AUTOBUS

WARSZAWA ZESZYT 5—6 CENA 1.50 ZŁ.

Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P.

WARSZAWA — Św. BARBARY Nr. 1 m. 9

TELEFON 9-47-77.

BIURO CZYNNE OD GODZINY 11-ej DO 14-ej.

TREŚĆ NUMERU:

Redaktor: Jan Wroczyński.

Wydawca: Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P.

Przedpłata:	Zł.
półrocznie	6.—
rocznie	12.—
Za zmianę adresu (znaczkami pocztowemi)	—.75

Biuro Redakcji i Administracji:

WARSZAWA, UL. Św. BARBARY Nr. 1 m. 9

Telefon 9-47-77

Godziny urzędowania od 11 do 13

Konto czekowe P. K. O. 11854.

Ceny ogłoszeń podaje Administracja na żądanie.

AUTOBUS

MIESIĘCZNIK

ORGAN ZWIĄZKU ZWIĄZKÓW WŁAŚCICIELI PRZEDSIĘBIORSTW AUTOBUSOWYCH R. P.

ZESZYT 5—6 KWIECIEŃ — MAJ 1932 ROK II

JAN WROCZYŃSKI.

W OBLICZU JUTRA

Jesteśmy w fazie głębokich przemian. Na tle pogłębiającego się kryzysu gospodarczego wyłaniają się całe ciągi coraz to nowych zagadnień, których rozwiązania domaga się życie.

Odpowiednie ustalenie postępowania w ocenie stanu faktycznego, jest podstawą do właściwego ujęcia zagadnienia.

Do niedawna przemysł autobusowy na tle nadmiernego liberalizmu rozbudował się w sposób niezbyt właściwy, wywołując wśród poważniejszych przedsiębiorców refleksje i domagania się pewnej rewizji.

Charakterystycznem dla oceny objektywizmu samego przemysłu autobusowego, było domaganie się wprowadzenia systemu koncesyjnego, ograniczającego bezwątpienia dotychczasowe uprawnienia przedsiębiorcy.

Liczono jednak, że uda się w ten sposób zlikwidować szkodliwe objawy anarchicznej t. zw. dzikiej konkurencji, jak i nawiązać ścisłą i stałą współpracę między przemysłem, a sferami rządowemi, zainteresowanemi bezsprzecznie w rozbudowie komunikacji autobusowej w Polsce.

Jednak w Ustawie Koncesyjnej, która wyszła świeżo w drodze Dekretu Prezydenta, nie mamy ani jednego momentu, który w sposób wyraźny ustaliłby jakiekolwiek w tym kierunku tendencje, poza samą rygorystyczną zasadą wprowadzenia systemu koncesyjnego do przemysłu autobusowego.

Wszystkie warunki i obowiązki koncesjonarjusza, jak i ewentualne powołanie do życia stałych Komisyj Wojewódzkich, jak i Głównej dla opinjowania rozdziału koncesji, mają być dopiero podobno zawarte w Rozporządzeniu Wykonawczem.

Takie przynajmniej w wielokrotnie prowadzonych Konferencjach mieliśmy nieoficjalne zapewnienia.

Miejmy nadzieję, że obietnice te znajdą swój wyraz. Jednak sądzimy, że będzie właściwem ostateczne sprecyzowanie z naszej strony zasadniczych postulatów, jakie winniśmy wnieść do tego Rozporządzenia Wykonawczego, a które ma być regulatorem Ustawy Koncesyjnej.

W tej sprawie był złożony przez Izbę Przemysłowo-Handlową odnośny memorjał na specjalnej audjencji u Pana Ministra Kühna, gdzie w porozumieniu z Centralnym Związkiem Polskiego Przemysłu, Górnictwa, Handlu i Finansów, jak i ze Związkiem Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P., zostały ostatecznie sformułowane uwagi ze strony zainteresowanych sfer gospodarczych.

Naczelne postulaty to:

1) powołanie do życia Głównej i Wojewódzkich Komisyj Przewozów Samochodowych, określenie ich kompetencji, składu i ustalenie tamże wzajemnego stosunku sfer gospodarczych i rządowych;

2)zdefinjowanie niezbędnych warunków do uzyskania koncesji;

3) oznaczenie wyraźne warunków przyznania koncesji o charakterze wyłącznym;

4) określenie charakteru samochodów, jako uprzywilejowanych pod względem typów, a nie według marek, które są tylko znakiem handlowym;

5) zagadnienie przymusowego ubezpieczenia przez przedsiębiorcę autobusowego od wypadków pasażerów;

6) zagadnienie preferencji dotychczasowych przedsiębiorstw autobusowych.

Jeśli idzie o punkt pierwszy, to zrozumiałem jest dążenie sfer gospodarczych powołania do życia ciał opinjodawczych o charakterze mieszanym urzędniczo - gospodarczym, które miałyby na celu ułatwienie pracy tak Panom Wojewodom, jak i Panu Ministrowi, nietylko w ustaleniu decyzji co do rozdziału koncesji, lecz również i we wszelkich innych zagadnieniach, jakie zapewne wyłonią się wraz z napotykanemi trudnościami życiowemi, które będą musiały być dla dobra sprawy w sposób szybki i zdecydowany likwidowane.

Ustalenie wyraźne kompetencyj tych Wojewódzkich Komisyj w sposób może ogólny, lecz dający możność instytucjom tym pracowanie w sposób stały, winno być naczelnem zagadnieniem, gdyż nadawanie im jedynie prawa opinjowania co do rozdziału, względnie odbioru koncesji o charakterze niewyłącznym, byłoby zbyt doraźnem zajęciem, by miało wypełniać w 100% zakres ich działania.

Komisje te muszą być czynnikiem koordynującym politykę różnych środków komunikacyjnych na danym terenie i dostosowującym je do możliwości i potrzeb regjonalnych.

Szczególnie u nas, wobec bardzo różnego charakteru poszczególnych połaci kraju, jednolite ujęcie okazuje się niemożliwe, a często nawet szkodliwe.

Jeśli idzie o skład tych komisyj, to zrozumiałym jest odpowiedni udział na zasadach parytetu sfer gospodarczych i państwowych. W przeciwnym razie cała ta instytucja mijałaby się z celem powołania do życia czynnika, mającego hamować ściśle administracyjne podejście władz do tak czułego działu życia gospodarczego, jaką jest bezsprzecznie komunikacja.

Waga tego problemu u nas, gdzie rzuca się poprostu w oczy nikłość rozporządzalnych przez nas środków komunikacyjnych, jest tak jasna, że nie potrzebuje specjalnego uzasadnienia.

Zagadnienie powołania więc do życia Komisji Wojewódzkich jest tem istotniejsze, że miałyby one na celu opinjowanie co do rozdziału koncesji o charakterze niewyłącznym.

Przewidujemy zaś, że obecni przedsiębiorcy, przedewszystkiem o tego typu koncesję będą się ubiegali.

Dlatego też, umożliwienie wypowiedzenia się zawodowej organizacji lokalnej, co do ewentualnego rozdziału tych koncesji, będzie z jednej strony niezmiernie pożytecznym czynnikiem dla Panów Wojewodów dla właściwego rozdziału tych koncesji, z drugiej umożliwi się tym organizacjom tak przeprowadzenie akcji koncentracji rozdrobnionych obecnie przedsiębiorstw autobusowych, jak i zapewni wpływ na odpowiednie sformułowanie się zespołu przyszłych przedsiębiorców autobusowych.

Główna Komisja, gdzie będą zasiadali przedstawiciele zainteresowanych Ministerstw, jak i sfer gospodarczych z przedstawicielem Związku Związków Właścicieli Przedsiębiorctw Autobusowych R. P. pod przewodnictwem Ministra Komunikacji musi ze swej strony mieć poza decyzją opinjowania co do udzielenia koncesji o charakterze wyłącznym, umotywowanej specjalnemi świadczeniami petenta na rzecz dróg (patrz punkt 3), ponadto prawo do rozpatrywania zagadnień o charakterze ogólnym, jak omawianie polityki drogowej (patrz pkt 4) a nawet określanie charakteru samochodów, jako uprzywilejowanych pod względem typów, po sformułowaniu przez Ministerstwo Spraw Wojskowych istotnych żądań.

Zrozumiałem jest, że wszyscy członkowie tych Instytucyj winni mieć jednakowe prawo głosu. Jest to podstawową zasadą życia kolegjalnego, o ile nie chce się w zaraniu wywoływać konfliktów. Równorzędność wszystkich czynników jest więc nieuniknionym postulatem. Oczywiście zrozumiałem jest udział w pracach tych Komisyj przedstawicieli przemysłu autobusowego, wydelegowanych przez Związek Związków Właścicieli Przedsiębiorstw Autobusowych R. P.

Jeśli idzie o punkt drugi, t. j. o zdefinjowanie niezbędnych warunków do uzyskania koncesji, to według naszego mniemania koncesja winna być wydana:

a) o ile pojazdy mechaniczne odpowiadają obowiązującym wymogom technicznym,

b) o ile rodzaj, oraz stan dróg i mostów, po których przewóz ma się odbywać na to pozwala,

c) o ile na linjach, na których petent chce dokonać przewozu osób i towarów niema komunikacji autobusowej.

Ponadto może dojść jeszcze jeden punkt, ale jedynie do dyspozycji wyłącznej p. Ministra Robót Publicznych, a mianowicie:

d) o ile nie szkodzi dobru publicznemu.

Uważamy bowiem, że powoływanie się w odmowie przyznania komukolwiek koncesji w oparciu o wyżej wyszczególniony punkt *d)* należy ograniczyć do tak wysokiego autorytetu, jaki bezsprzecznie reprezentuje Minister Robót Publicznych, czy też w najbliższej przyszłości Minister Komunikacji.

Moment piąty — oznaczenie wyraźne obowiązku ubezpieczenia przymusowego drogą Rozporządzenia Wykonawczego przedsiębiorcy w stosunku do pasażera, jest istotnem zagadnieniem, wychodzącem poza obszar dotychczasowych pozycyj kalkulacyjnych, a wypływających z charakteru publicznego przemysłu autobusowego, wymagającego zapewnienia pełnego bezpieczeństwa pasażera, który w momencie podróży, znajduje się całkowicie pod opieką przedsiębiorcy.

Zrozumiałem jest jednak, że w obecnej ciężkiej chwili zbyt wysokie oznaczenie tak pod względem wysokości i jakości ubezpieczeń dla przemysłu autobusowego, jest niebezpieczne. Musimy tu z wielką rezerwą rozpatrzeć ten problem, lecz i zapewnić słuszne żądania ubezpieczenia przedsiębiorcy od odpowiedzialności cywilnej w stosunku do pasażera w razie jego nieszczęśliwego wypadku, spowodowanego jedynie z winy tegoż przedsiębiorcy.

To też propozycja nasza jest następująca: wyraźne określenie wysokości i jakości podstawowego ubezpieczenia przez przedsiębiorcę przez oznaczenie je na 1.500 zł. od każdego pasażera autobusu z tytułu odpowiedzialności cywilnej. Tego rodzaju ujęcie jest zgodne z duchem Ustawy, zaś przez ustalenie maksymalnej stawki ubezpieczeniowej na pasażera, wpływałoby się hamująco na znane zjawisko wielokrotnego zwiększania się wypadków, w razie wprowadzanego przymusu ubezpieczenia.

Oczywiście, globalna cyfra wypadającego ubezpieczenia na autobusy, wypadałaby każdorazowo z przemnożenia tej maksymalnej stawki przez ilość miejsc w autobusie, zgłoszonych przez przedsiębiorcę.

Ta sama zasada musiałaby być przyjęta dla systemu kaucyjnego, które uważamy za teoretyczne ujęcie, gdyż w obecnej chwili nie widzimy innego rozwiązania, jak wprowadzenie systemu ubezpieczeniowego.

Co do ostatniego punktu 6, t. j. zagadnienie preferencji, to zrozumiałem jest słuszność naszego żądania uznania praw pierwszeństwa dotychczasowym przedsiębiorcom, mającym wieloletnie doświadczenie, a tem samem dającym i większą gwarancję sprawniejszego prowadzenia przedsiębiorstwa, oczywiście pod warunkiem spełnienia naczelnego zagadnienia odpowiedniego dostosowania swojego przedsiębiorstwa do wymogów wypływających z Ustawy Koncesyjnej, a właściwie jego Rozporządzenia Wykonawczego.

Wierzymy, że władze miarodajne, wobec szczególnie życzliwie zajętego stanowiska przez Pana Ministra Kühna, zechcą uwzględnić przedstawione tu w streszczeniu postulaty, które w sposób wyczerpujący były sformułowane w wyżej wspomnianym memorjale i co przyczynić się winno w sposób decydujący do przełamania obecnej dekonjunktury, wyswabadzając bezsprzecznie tkwiące w społeczeństwie wielkie siły organizacyjne z panującej wszechwładnie depresji i zniechęcenia.

Musimy jednak zauważyć, że pominięcie w ogłoszonej Ustawie Koncesyjnej momentu uzgodnionego i wysuniętego przez sfery tak gospodarcze, jak i Ustawodawcze, a mianowicie, że koncesje

będą rozdzielane po zasięgnięciu opinji Izby Przemysłowo-Handlowych, wskazuje nam, że sytuacja nie jest wyraźna i grozi nam równie „ramowy" charakter Rozporządzenia Wykonawczego, jaki mamy już w Ustawie Koncesyjnej. Zaś bez zapewnienia udziału sfer gospodarczych w pracy dla ustalenia podstaw w polityce komunikacyjnej, nie możemy oczekiwać, byśmy doczekali się wciągnięcia poważniejszych sił, tak niezbędnych dla dokonania przebudowy struktury przemysłu autobusowego, szczególnie, o ile prawa i obowiązki koncesjonarjusza są w stanie mgławicowym, mogącym być całkowicie i wielokrotnie zmienianym za lada podmuchem nowego Rozporządzenia.

Prof. EMIL BRATRO

ZAGADNIENIE DROGOWE NA TLE OBECNEGO KRYZYSU GOSPODARCZEGO

Okres, który obecnie przeżywamy, charakteryzujący się ostrym kryzysem gospodarczym, rozpoczął się mniej więcej przed dwoma laty i prawdopodobnie nie osiągnął jeszcze swego punktu kulminacyjnego. Przyszłość nie przedstawia się zupełnie różowo; oceniając sytuację realnie musi się dojść do wniosku, iż na odbudowę normalnego życia gospodarczego poczekać trzeba będzie jeszcze czas dłuższy. Nie jest to pesymizm, lecz jasny i fantazjami niezniekształcony pogląd na wytworzoną sytuację, mający jednak tę dodatnią stronę, iż zmusza do szukania ratunku i sposobów wyjścia z dzisiejszej ciężkiej opresji pod tym kątem widzenia, że żadnych nagłych zmian i cudów w tej zawiłej dziedzinie życia zbiorowego spodziewać się nie należy, że zatem wszystkie zarządzenia, jakieby przewidzieć należało, muszą z konieczności uwzględniać jeszcze długi okres tej ciasnoty gospodarczej, w jakiej się znalazł cały świat kulturalny. Pogląd ten znajduje również swoje historyczne uzasadnienie, jeżeli przypomniemy tylko długie przejścia do normalnych warunków po ostatnim światowym kryzysie gospodarczym w latach siedemdziesiątych ubiegłego stulecia. Dość powiedzieć, iż okres tej ostatniej depresji rozciągnął się od r. 1876 do 1896, zatem na lat 20.

Nie można naturalnie wyciągnąć z tego jakiegoś prostolinijnego wniosku w odniesieniu do czasów dzisiejszych już choćby z tego powodu, że warunki naszego obecnego bytowania są bardzo różne od tych, które były miarodajne przed laty 50-iu, niemniej jednak mamy tu historyczną wskazówkę, że gospodarcza odbudowa nie da się przeprowadzić zbyt szybko i że trzeba znacznego wysiłku ze strony całego społeczeństwa, by okres ten doznał możliwego skrócenia.

W przeżywaniu dzisiejszych ciężkich chwil nie jesteśmy osamotnieni, kryzys gospodarczy przeżywa dzisiaj cały świat i nie wahajmy się zaznaczyć, iż jest to dla nas, ekonomicznie słabszych i stojących u kolebki swego rozwoju gospodarczego do pewnego stopnia zjawiskiem pożądanem. Naturalnie nie z tego punktu widzenia, które Niemiec określa słowem „Schadenfreude" lecz z uwagi na tę okoliczność, iż z jednej strony mamy możność obserwacji akcji ratunkowej u innych społeczeństw i wyciągania z tego pewnych wniosków w odniesieniu do siebie, z drugiej zaś z tego powodu, że oczekiwać możemy opanowania niektórych przejawów depresji gospodarczej w drodze akcji zbiorowej całego szeregu państw. Oczekiwanie to nie może być jednak bierne, lecz czynne, w przeciwnym bowiem razie grozić nam może osamotnienie gospodarcze, któreby było w rezultacie znacznem pogłębieniem dzisiejszego kryzysu.

Zarysowanie tego ogólnego tła było potrzebnem dla omówienia bliżej interesującego mnie tematu, mianowicie dzisiejszego stanu sprawy drogowej, oraz związanej z nią motoryzacją ruchu drogowego, a to tem więcej, że ta ważna dziedzina życia gospodarczego, jaką jest droga i odbywająca się na niej praca przewozowa została dotknięta obecnym kryzysem gospodarczym w sposób znacznie silniejszy niżli wszelkie inne odcinki frontu ekonomicznego, a dalej, że chwilowo panuje w tej materji taki splot i chaos najrozmaitszych, często wprost przeciwnych zapatrywań, wniosków i tendencji, iż beznamiętne rozpatrzenie całokształtu sprawy jest nietylko pożądanem, ale wprost konieczne.

Zwracanie uwagi na ważność problemu drogowego w państwie kulturalnem, które na obszarze przeszło 388.000 km^2 posiada zaledwie 21.000 km normalno-i wązkotorowych kolei żelaznych, oraz gdzie przeciętna gęstość dróg zaopatrzonych w twardą nawierzchnię wynosi narazie tylko 12 km na 100 km^2 powierzchni, wydaje mi się zbędne i to temwięcej, że sprawa ta była już wystarczająco dokładnie rozpatrywaną w szeregu cennych publikacji. Jeżeli poświęcę jej parę uwag, to uczynię to li tylko ze względu na szczególny moment, jakim jest nowoczesna motoryzacja ruchu drogowego, po pierwsze z tego powodu, iż na całokształcie gospodarki drogowej motor na całym świecie wywarł wprost olbrzymi wpływ, powtóre dlatego, że w naszych warunkach samochód musi odegrać w przyszłości znacznie wybitniejszą rolę niżli gdzieindziej, wobec wskazanej poprzednio szczupłej sieci kolejowej, a wreszcie i z tej przyczyny, iż ustawodawstwo nasze związało bardzo silnie rozwój drogownictwa z istniejącym w kraju parkiem samochodowym.

Do niedawna jeszcze, a okresem tym pragnę ująć mniej więcej ostatnie lata przedwojenne, masową pracę przewozową tak w dziale osobowym jak towarowym pokonywała na długich przestrzeniach kolej, na krótkich odcinkach zaś, mających raczej charakter dowozowy, pojazd zaprzęgowy. W okresie powojennym ukazuje się masowo nowy środek transportowy, samochód, który przeszedł-

szy przed wojną pewien okres dzieciństwa staje się wszędzie tak poważnym czynnikiem gospodarstwa społecznego, że dalsze przechodzenie nad nim do porządku dziennego, jako nad środkiem masowej komunikacji dowodziłoby zupełnie niezrozumienia ducha czasu. Opanowuje on zupełnie, o ile chodzi o transport masowy dotychczasowe pole działania pojazdu zaprzęgowego, zaczyna również silnie konkurować z koleją.

Nie potrzebuję tutaj zbyt szeroko zastanawiać się nad walorami, które wnosi samochód w porównaniu z koleją. Wymienię tylko najważniejsze. W pierwszym rzędzie stosunkowo znacznie mniejszy kapitał zakładowy celem uruchomienia przedsiębiorstwa przewozowego. Następnie łatwa możność dostosowania swego ruchu do istotnych potrzeb gospodarczych, zwiększenia lub zmniejszenia przedsiębiorstwa w miarę rozwoju stosunków i przerzucenia bez żadnych strat pojedyńczych objektów przewozowych na tę lub inną linję transportową. Wreszcie moment niezmiernej wagi, mianowicie możność przyjmowania towarów z pod dachu producenta i oddawania ich pod dach konsumenta bez żadnego kłopotu i straty czasu, z czem kolej tylko wyjątkowo może konkurować, o ile rozchodzi się o partje posiadające własne bocznice kolejowe.

Walory te sprawiły, że samochód zaczyna sobie zdobywać coraz szersze pole ekspansji we wszystkich krajach, jednakże równocześnie zaczyna się ujawniać pewna ujemna strona silnego ruchu samochodowego, mianowicie wpływ jego na stan nawierzchni drogowych. Jeżeli z jednej strony samochód podniósł znaczenie dróg omal że do tej samej wartości jaką one posiadały przed okresem ukazania się kolei żelaznych, to z drugiej powstają równocześnie pewne wymagania w odniesieniu do nawierzchni drogowej, której stan z okresów lat przedwojennych nie mógł już zadawalać szybkobieżnego ruchu motorowego.

W tem miejscu trzeba odrazu jednak zaznaczyć pewne nieporozumienie, jakie uwidacznia się dość często w odniesieniu do wpływu pojazdu motorowego na nawierzchnię drogową. Rzeczowe rozpatrzenie tej sprawy jest o tyle ważne, że wpłynąć musi do pewnego stopnia na korekcję dotychczasowych pojęć a w konsekwencji i na wysokość ustawowego obciążenia ruchu motorowego na rzecz dróg.

Utarło się mianowicie zapatrywanie i to nietylko u nas lecz również gdzieindziej, iż główną przyczyną zniszczeń nawierzchni drogowych w okresie powojennym jest wyłącznie szybkobieżny ruch samochodowy. Zapatrywanie to pokutowało na Zachodzie mniejwięcej do r. 1930, pokutuje niestety dotychczas i u nas. Gdy jednakże my przyjęliśmy to zapatrywanie dość bezkrytycznie, to społeczeństwa, mające silnie rozbudowany przemysł samochodowy, na którego istnienie i rozwój z natury rzeczy tego rodzaju tendencje muszą wywrzeć bardzo silny wpływ, poddały ten moment skrupulatnym badaniom a rezultat ich obalił aksjomat o w y ł ą c z n o ś c i i szkodliwego oddziaływania samochodu na jezdnie. Niezmiernie cenne daty uzyskano w odniesieniu do tego momentu na znanej fachowcom z rozlicznych badań drogowych przestrzeni próbnej w Brunświku. Tam też okazało się przez szereg pomiarów bezpośrednich, że główną przyczyną niszczenia dróg, którego stopień jest naturalnie w wysokiej zależności od typu nawierzchni, jest r ó ż n o r o d n o ś ć ruchu drogowego, składającego się tak w trakcji animalnej, jak również motorowej. Moment ten dał się szczególnie silnie odczuć w odniesieniu do nawierzchni tłuczniowych, które jak wiadomo stanowią u nas przeszło 95% całości dróg. Tak ruch zaprzęgowy, jakoteż motorowy, o ile tylko uzyskiwał wyłączność na badanej przestrzeni, uzewnętrzniał się znacznie mniejszem zniszczeniem drogi aniżeli ruch o tem samem nasileniu jednakże mieszany.

Nie wchodząc w bardzo ciekawe przyczyny tego zjawiska zaznaczyć muszę z naciskiem, iż z faktu tego muszą być wyciągnięte pewne wnioski, które będę miał możność później przedstawić.

Jeżeli podnoszę ten moment, to czynię to dla konieczności oparcia się o fakta naukowo stwierdzone, które uzyskały już prawo obywatelstwa gdzieindziej; niemniej jednak nie mam zamiaru zaprzeczać, iż masowe ukazania się samochodu na drodze spowodowało konieczność troskliwszej opieki nad nią, a w szczególności konieczność zastosowywania wyższych, nowoczesnych typów nawierzchni, by warunki przejazdu na drodze ukształtować możliwie korzystnie. Nie ulega bowiem żadnym wątpliwościom, że o ile ruch wpływa destruktywnie na drogę, to niezaprzeczenie, na podstawie zwykłego prawa reakcji, zły stan drogi odbija się bardzo ujemnie na pojeździe i to tem więcej, im bardziej skomplikowany element pojazd ten przedstawia. Że zaś samochód należy do typu znacznie czulszego na wszelkie niedomagania drogowe aniżeli zwykły pojazd animalny, przeto ewentualny zły stan dróg odbija się na nim w pierwszym rzędzie.

Wskazana przezemnie tendencja ochrony drogi i pojazdu równocześnie, oba bowiem elementy stanowią w każdem społeczeństwie dorobek i majątek narodowy, była punktem wyjścia do rozważań nad koniecznością poprawy przedwojennych stosunków drogowych. Okazało się, iż kryterja obowiązujące dotychczas w gospodarce drogowej muszą być bardzo znacznie skorygowane o ile pragniemy zapobiegnąć silnemu niszczeniu dróg i samochodu. Zaczęło w całym świecie cywilizowanym zwyciężać zapatrywanie, że żaden normalny budżet czy to państwowy, czy też samorządowy, nie będzie w stanie znieść wydatków, złączonych z budową nawierzchni drogowych, dostosowanych do nowoczesnych wymagań oraz, iż koniecznie potrzeba pociągnąć do celowych świadczeń w tej sprawie te warstwy, które w pierwszym rzędzie drogę zużywają, a czasami nawet, wskutek nieodpowiedniej konstrukcji pojazdów nadużywają.

W sprawie tej dadzą się zasadniczo odróżnić dwa momenty; pierwszy to obciążenie świadczeniami na cele drogowe tylko pewnych, związanych niejako z drogą warstw ludności i drugi, kulminujący w konieczności stałego zabezpieczenia środków materjalnych na wspomniane cele drogowe poza normalnymi budżetami państwowymi lub samorządowymi.

Od koncepcji tej już tylko jeden krok do wyodrębnienia przychodów i wydatków na cele drogowe z ogólnego budżetu państwowego, stworzenia oddzielnej osobowości prawnej, którąby na siebie przejęła wszelkie zobowiązania w dziedzinie drogowej, ale nabyła też pewnych praw w tej materji

i krok ten został u nas zrobiony. To było niejako genezą powstania ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym z 3.II.1931 (D. U. R. P. Nr. 16, poz. 81).

Zanim zajmiemy się obszerniej tym niezmiernie ważnym dokumentem, który wywołał już bardzo szeroką dyskusję w kołach zainteresowanych ruchem drogowym zaznaczyć należy, że nie jest to twór zupełnie oryginalny lecz silnie wzorowany na ustawodawstwie innych państw, które sprawę drogową u siebie pod wskazanym kątem widzenia już poprzednio unormowały. Najdalej w tej sprawie są w chwili obecnej zaawansowane Włochy i Czechosłowacja.

Włosi utworzyli mianowicie 1 czerwca 1928 r. osobną instytucję „Azienda Autonoma della Strada", w której ręku skoncentrowano całą politykę i gospodarkę drogową. Na podstawie osobnej ustawy o funduszu drogowym przekazano na rzecz budowy i utrzymania dróg cały szereg najrozmaitszych wpływów, a pomiędzy nimi stałą roczną dotację ze skarbu państwa przez lat 20 w wysokości 180 miljonów lirów (około 85 miljonów złotych).

Nasza ustawa o funduszu drogowym jest w pewnej mierze wzorowaną na analogicznej ustawie czechosłowackiej, uchwalonej tam 14.VII.1927 r. Różnice istnieją częściowo w typie, częściowo zaś w sposobie wyznaczania i poboru świadczeń na rzecz funduszu. Nawiasem dodaję, iż już obecnie okazała się tam potrzeba przenowelizowania tej ustawy i to z powodu, który u nas jest nie do pomyślenia. Okazało się bowiem, że wpływy funduszu drogowego są znacznie wyższe aniżeli przypuszczano w chwili tworzenia ustawy, co w rezultacie pociąga za sobą konieczność pewnych zmian ustawowych, odnoszących się w szczególności do wysokości gwarancji na pożyczki, zaciągnięte przez ten fundusz. Przy tej sposobności okazała się również potrzeba skorygowania preliminowanych kosztów przebudowy dróg czechosłowackich, które obliczone zostały za nisko.

Odrębną nieco konstrukcję mają odnośne ustawodawstwa w Anglji, w Stanach Ziednoczonych Ameryki Północnej i Holandji. Nie wchodząc w szczegóły podnieść jednakże należy, iż wszystkie jednoczą się w tem, by stworzyć oddzielne fundusze z przeznaczeniem ich wyłącznie na cele drogowe.

Niemcy narazie jeszcze ustawy o funduszu drogowym nie posiadają, jednakże poza całym szeregiem publikacyj, dążących do rozwiązania tej sprawy w kierunku analogicznym jak w państwach poprzednio podanych, trzeba zwrócić uwagę na wysunięte w ubiegłym roku żądanie ze strony Państwowej Rady Gospodarczej celowego przeznaczenia kwot uzyskanych ze zwiększenia podatku od benzyny i benzolu, t. zw. podatku wyrównawczego od olejów mineralnych na rzecz dróg, oraz na przeprowadzona w parlamencie Rzeszy uchwałę wzywająca rząd do przedłożenia odnośnej ustawy. Jak widzimy z tego w istocie jest to nic innego jak tylko tendencja do stworzenia funduszu drogowego.

Również w Austrji wszedł w życie z dniem 1.V.1931 państwowy podatek od benzyny, oraz od samochodów, z którego pokrywane być winne wydatki drogowe. Jest rzeczą charakterystyczną, że VI Austrjacki Zjazd Drogowy, odbyty w roku ubiegłym w Lincu przeprowadził uchwałę, żądającą ustawowego określenia zasady, iż zasiłki jakie poszczególne kraje austrjackie otrzymają z powyższych podatków powinne być celowo przeznaczane tylko na drogi, bez możności zużycia ich na inne cele, która to możność dotychczas jeszcze istnieje. W uznaniu konieczności sanacji tych stosunków Zjazd przeprowadził również uchwałę o spowodowanie przedłożenia Sejmowi Związkowemu projektu ustawy o funduszu drogowym. Dodać należy, że z referatu dr. A. Riehla, radcy w austrjackiem Ministerstwie Przemysłu i Handlu, wygłoszonem na XXI posiedzeniu przewodniczących Związku Austrjackich Towarzystw Drogowych dowiadujemy się, że ustawa o funduszu drogowym jest już zupełnie gotowa, jednakże chwilowo, z powodu ogólnej depresji gospodarczej nie zostanie przedłożoną Sejmowi Związkowemu w oczekiwaniu nastania lepszych czasów.

Nie wdając się w dalszy opis obecnego stanu sprawy drogowej w krajach kulturalnych, pragnę na podanych przykładach uzasadnić, że dążenie reprezentowane przez ustawę o funduszach drogowych jest ogólnoświatowe, ma należyte uzasadnienie, a o ile nadto posiada również zdrowe podstawy wymiaru poszczególnych świadczeń, przyczynić się musi w rezultacie do poprawy stosunków drogowych a tem samem do gospodarczego podniesienia kraju.

I tutaj wchodzimy na bliżej obchodzący nas teren, mianowicie rozpatrzyć musimy czy nasza ustawa o Państwowym Funduszu Drogowym odpowiada tym wymogom, które z jednej strony warunkują należyty rozwój tej gałęzi gospodarstwa społecznego, z drugiej zaś czy wprowadzenie w życie jej postanowień nie wywoła wstrząsów i ujemnych skutków u tych percypientów, którzy postanowieniami temi muszą być w pierwszym rzędzie dotknięci. Sprawa ta wywołała już dotychczas bardzo szeroką dyskusję prowadzoną na łamach organów codziennych i perjodycznych z uwagi jednak na pewne zaognienie się i subjektywne zapatrywania nie doprowadziła do żadnych konkretnych rezultatów z wyjątkiem tego, iż obie strony tak zwolenników, jakoteż przeciwników funduszu drogowego uznały za konieczną pewną nowelizację postanowień tej ustawy, która powinna być jednakże bardzo starannie przemyślana, by z jednej strony dostosować się do obecnej ciasnoty gospodarczej, z drugiej zaś nie wywołać w przyszłości nowych tarć i zatargów rujnujących w rezultacie pewną poważną gałąź gospodarstwa społecznego.

Ustawa o Państwowym Funduszu Drogowym przewiduje w dzisiejszej konstrukcji pięć źródeł dochodów służących na pokrycie wydatków, złączonych z budową, utrzymaniem oraz wzmocnieniem dróg państwowych, a nadto z udzielaniem zapomóg na te same kategorje robót na drogach samorządowych.

Dochody te są następujące:

1) opłaty od pojazdów mechanicznych, oraz niektórych pojazdów konnych,
2) opłaty od biletów za przejazd autobusem,
3) grzywny za przekroczenia przepisów porzadkowych na drogach publicznych,
4) opłaty od reklam przydrożnych,
5) dotacja ze Skarbu Państwa w wysokości określonej w budżecie państwowym na każdy rok budżetowy.

Tak się przedstawia całość dochodów przeznaczonych na cele drogowe, jednakże, co odrazu zaznaczyć należy, li tylko z punktu widzenia teoretycznego. Jeżeli bowiem zauważymy, że dochód z grzywien za przekroczenia przepisów porządkowych jest wprost znikomy i nawet swego czasu w uzasadnieniu do projektu ustawy był brany w rachubę z nieosiągalną dotychczas kwotą zaledwie 500.000 Zł., dalej, że właściwie praktycznego znaczenia nie mają opłaty od reklam przydrożnych, które należy traktować raczej jako prohibicję w kierunku utrudniania, oszpecenia krajobrazu przydrożnego, gdy wreszcie zaznaczymy, że udział Skarbu Państwa ograniczył się na rok budżetowy 1932/33 do kwoty 100.000 Zł., natenczas dojdziemy do wniosku, iż praktycznie biorąc całość wydatków drogowych przerzuconą została na dwa pierwsze źródła dochodów mianowicie: opłatę od pojazdów mechanicznych, konne bowiem odgrywają rolę wprost znikomą, oraz na opłatę od biletów autobusowych.

Na pierwszy plan przy omawianiu sprawy dochodów funduszu drogowego należy wysunąć bezwarunkowo współudział Skarbu Państwa, który niestety został w ustawie umieszczony na miejscu ostatniem. Można szeroko dyskutować o tem, czy wysokość tego współudziału ma być ustaloną sztywnie na pewien dłuższy okres czasu, jak to ma miejsce naprzykład w ustawie włoskiej, czy też należy to pozostawić każdorocznej ustawie budżetowej, na jedno jednak trzeba się zgodzić mianowicie, iż państwo nie może przechodzić do porządku dziennego w swym normalnym budżecie nad sprawą utrzymania dróg i nie może obciążać temi wydatkami wyłącznie tylko jednej kategorji użytkowników drogowych.

Droga, jako przedmiot użyteczności publicznej powinna być możliwą do użycia w sposób normalny przez wszystkich obywateli państwa w zasadzie bezpłatnie, gdyż wydatki z utrzymaniem jej złączone znajdują, względnie powinny znaleźć pokrycie we wpływach podatkowych. Ta teza nie potrzebuje żadnego specjalnego udawadniania, albowiem zaprzeczając jej musielibyśmy odebrać drodze charakter objektu użyteczności publicznej, co z uwagi na jej gospodarcze znaczenie byłoby niemożliwe.

Słuszna natomiast i sprawiedliwą jest rzeczą, by używanie drogi ponad pewną normalną miarę, względnie potrzeba pewnych nadzwyczajnych konstrukcji drogowych wynikłych ze specjalnych warunków ruchu, opanowane były świadczeniami tych interesowanych użytkowników drogi, którzy z drogą są gospodarczo związani. Wynika z tego zasada, która wszędzie poza Polską znalazła prawo obywatelstwa, iż normalne wydatki złączone z utrzymaniem dróg pokrywane być winne przez normalny budżet państwowy, względnie samorządowy, w zależności od kategorji drogi. Sądzę nawet, iż ustawodawca, wstawiając w punkcie 5-ym artykułu 2 ustawy o funduszu drogowym jako jeden z jego dochodów coroczną dotację Skarbu Państwa, nie mógł choćby w najśmielszych marzeniach przypuszczać, że zasada ta może zostać spaczoną w takiej formie, jaka znalazła swój wyraz w tegorocznej uchwale budżetowej przeznaczającej tytułem tego udziału roczną kwatę 100.000 Zł. W austrjackim projekcie przedłożenia o funduszu drogowym ustalono, że służyć ma on wyłącznie dla unowocześnienia istniejących dróg oraz dalszej rozbudowy drogowej, natomiast wykluczone jest pokrywanie z niego kosztów utrzymania dróg. Zasadę tę posunięto tak daleko, iż nawet utrzymanie dróg wybudowanych kosztem funduszu drogowego przechodzi jako wydatek zwyczajny na etat normalnego budżetu. Stwarza to naturalnie pewną konieczność uzgadniania programu budowlanego, jest jednak w zasadzie myślą zupełnie zdrową.

Przechodząc teraz do dwóch zasadniczych opłat, które opędzić mają właściwie całokształt wydatków drogowych zaznaczyć należy, że obciążają one wyłącznie ruch samochodowy, gdyż opłata od pojazdów konnych, używanych do zarobkowego przewozu towaru przez przedsiębiorstwa przewozowe da w rezultacie wynik zupełnie znikomy.

Wedle Rozporządzenia Rady Ministrów z 29. II.1932 r. (D. U. R. P. Nr. 20) opłaty od pojazdów mechanicznych zostały ustalone na rok budżetowy 1932/33 w odniesieniu do 100 kg. wagi własnej w sposób następujący:

1) od samochodu osobowego dla własnego użytku Zł. 40,
2) od autobusów 36 Zł.,
3) od dorożek samochodowych 35 Zł.,
4) od samochodu ciężarowego dla własnego użytku 32 Zł.,
5) od samochodu ciężarowego dla celów zarobkowych 40 Zł.,
6) od motocyklu bez przyczepki 50 Zł. od sztuki, oraz
7) od motocyklu z przyczepką, względnie cyklonetki 75 Zł. od sztuki.

Odnośnie do przyczepek obowiązuja te same dane co uwidocznione w pozycjach 1—5. Zaznaczyć należy, iż opłaty te odnoszą się tylko do pojazdów zaopatrzonych w pneumatyki, natomiast pojazdy i przyczepki, zaopatrzone w masywy gumowe opłacają stawki o 50% wyższe, zaś na obręczach żelaznych 100% wyższe aniżeli poprzednio podane. Dodać winienem, iż opłaty te są już, szczególnie o ile rozchodzi się o autobusy i dorożki nieco niższe aniżeli przewidziane pierwotnie w ustawie.

Wszelkie opłaty obciążające ruch samochodowy powinne zasadniczo uwzględniać dwa momenty i stać do nich w pewnym przyczynowym związku. Momentami tymi są położenia ekonomiczne społeczeństwa, oraz stan nawierzchni drogowych. Można bez szkody dla substancji materjalnej percypienta uzyskać od niego większe świadczenia, gdy istnieje dobra konjunktura gospodarcza, oraz gdy posiadacz samochodu, jeżdżąc po drogach dobrze wykonanych i utrzymanych ma możność zrobienia oszczędności nietylko na materjale pędnym i gumach, ale nadto na mniejszych ratach amortyzacyjnych, usprawiedliwionych dłuższym okresem życia samochodu, oraz na niższych kosztach konserwacyjnych.

Opłaty tego typu, o jakich w tej chwili mówimy istnieją w całym szeregu państw; różnice polegają li tylko w podstawie wymiaru, która może być ciężar własny, ilość koni mechanicznych, względnie objętość cylindrów. Porównajmy zatem jak one przedstawiają się w rozmaitych państwach, przyjmując typ samochodu osobowego dla własnego użytku o ciężarze 1400 kg., sile 12 KP oraz objętości cylindra 2 l. przy ogumieniu pneumatycznem i w przeliczeniu na złote:

Państwo	Podstawa opłaty	Opłata	
Francja	KP.	270 Fr.	90 Zł.
Belgja	KP.	480 Fr.	130 Zł.
Czechosłowacja	objętość cyl.	800 Kc.	220 Zł.
Holandja . . .	ciężar własny	84 Fl.	300 Zł.
Danja	„ „	210 Kr.	500 Zł.
Anglja . . .	KP.	12 Fs.	500 Zł.
Polska	ciężar własny		560 Zł.
Niemcy . .	objętość cyl.	270 Mk.	590 Zł.

Jak widzimy z powyższego zestawienia, Polska posiada jedną z najwyższych taryf pomimo, że nie usprawiedliwia tego ani obecna zamożność społeczeństwa a tem mniej stan nawierzchni drogowych.

Nadmienić należy, iż już przed wprowadzeniem ustawy o funduszu drogowym istniały w odniesieniu do ciężaru samochodów t. zw. opłaty rejestracyjne które ostatnio wynosiły dla samochodów osobowych od każdych 100 kg. ciężaru własnego 16 Zł., dla autobusów 8 Zł., samochodów ciężarowych 2 Zł., od sztuki motocykla 8 Zł. Wprawdzie równocześnie z wprowadzeniem w życie wspomnianej ustawy zniesiono pobieranie: 1) wszelkiego typu opłat mytniczych z pewnemi zastrzeżeniami odnośnie do okresu trwania poprzednio udzielonych zezwoleń mytniczych, oraz odnośnie do okresów amortyzacyjnych pożyczek uzyskanych na budowę większych mostów, które miały się spłacać mytami, 2) opłat kopytkowych na rzecz gmin miejskich, 3) opłat rejestracyjnych, 4) podatku komunalnego od przedmiotów zbytku oraz 5) bardzo problematycznego pobierania opłat specjalnych, wynikających z artykułu 23 ustawy drogowej, to jednakże pomimo tego nowe obciążenie jest w stosunku do dawnego bardzo znaczne, szczególniej w odniesieniu do autobusów, oraz samochodów ciężarowych.

Sądzę, iż zmniejszenie tych opłat mnie więcej do wysokości 40% dzisiejszych stawek odpowiadałoby przynajmniej w jakim takim stopniu tak porównawczej tabeli światowej, jak również tym stosunkom, jakie u nas obecnie panują tak w odniesieniu do zamożności społeczeństwa, jak również do stanu dróg. Nie wyklucza to na przyszłość możności podwyższenia tych stawek w miarę zmiany na korzyść obu wspomnianych momentów.

O ile opłaty od samochodów przedstawiają do pewnego stopnia typ dochodów stałych z pewną, uwarunkowaną stosunkami ekonomicznymi progresją w miarę wzrostu w państwie stanu parku samochodowego, o tyle dalsze obciążenie ruchu samochodowego w formie opłat od biletów autobusowych oraz należytości z tytułu ruchu ciężarowego stanowi typ opłat zmiennych, które są z natury rzeczy znacznie silniej życiem gospodarczem związane niźli opłaty poprzednie. Występuje tu nadto niezmiernie wyraźnie czynnik konkurencyjny pomiędzy koleją a autobusem, który do pewnego stopnia utrudnia objektywne traktowanie sprawy a to tem więcej, iż koleje nasze w przeważającej części stanowią własność państwową. Moment ten jest zwyczajnie usuwany wstydliwie z dyskusji, nie mniej jednak istnieje on, że tak powiem, między wierszami i dlatego też trzeba się nad nim chwilkę zastanowić.

Usytuowanie linji samochodowych do zawodowego przewozu osób lub towarów przybiera w naszych warunkach formę dwojaką. Pierwsza to połączenie albo dwóch punktów zupełnie kolei pozbawionych, albo też jednego punktu od kolei oddalonego ze stacją kolejową; drugi, połączenie dwóch punktów, które są już bądź bezpośrednio, bądź też pośrednio związane siecią kolejową. W pierwszym wypadku spełnia linja samochodowa służbę dowozową do kolei, jest przeto jej sprzymierzeńcem, w drugim jak dotychczas sprawa przedstawia się odmiennie, gdyż samochód wchodzi często w zatarg z interesami kolejowemi. Podkreślam słowo „jak dotychczas", albowiem z punktu widzenia zdrowej polityki komunikacyjnej stosunek pomiędzy koleją a samochodem powinien być w przyszłości tylko jeden mianowicie współpraca. Nie będę tutaj dłużżej rozwodził się nad formą tej współpracy, zwrócę tylko uwagę, że podstawą wzajemnego porozumienia się musi być rozszerzenie sieci komunikacji samochodowej na te przestrzenie kraju, które są jej dotychcsas pozbawione, następnie rozdział transportów osobowych i towarowych z uwzględnieniem ekonomji przewozu tak, by objekty przewożone dostawać się mogły do miejsca swego przeznaczenia w sposób dla gospodarki społecznej możliwie najkorzystniejszy.

Co do pierwszego punktu zaznaczę, iż znaczne połacie naszego kraju są jeszcze dotychczas odcięte od normalnej komunikacji ze światem. Na budowę całego szeregu lokalnych linij kolejowych pozwolić sobie nawet w dość odległej przyszłości nie będziemy mogli raz z tego powodu, iż brak nam na to będzie odpowiednich środków materjalnych, powtóre, iż nie zaraz wykazywać one będą mogły stosowną rentowność. Przerzucanie zatem tej komunikacji na samochód wymagający znacznie mniejszych kapitałów inwestycyjnych jest rzeczą pierwszorzędnego znaczenia i to tem więcej, że w miarę wzrostu agend komunikacyjnych zaistnieje należyta podstawa dla orjentacji, czy nadeszła już odpowiednia chwila dla budowy linji kolejowej, którąby mogła spełnić w odpowiedniejszy sposób aniżeli samochód zadanie przewozowe. Nie od rzeczy będzie zwrócenie uwagi, iż w zależności od podstaw wzajemnego porozumienia się samochodu z koleją, ta ostatnia już dzisiaj ciągnąć będzie mogła odpowiedni zysk z przestrzeni, które dla niej przedstawiają narazie zupełną martwotę.

Drugi punkt obejmować musi, jak to już wspomniałem, rozdział transportów na tych przestrzeniach, które posiadają już ciągi szynowe. Rozdział ten nastąpić powinien tak, by transport pokonany był możliwie jak najgospodarniej. Nie tu miejsce na szersze rozwinięcie tej tezy; zwrócę tylko uwagę, że niezawsze będą tu rozstrzygały koszta transportu, być może że wpływ swój wywrą i inne czynniki jak szybkość przewozu, konieczność dostosowania do transportów specjalnych objektów przewozowych i t. p.

Jeżeli zająłem się chwilkę wzajemnem ustosunkowaniem się w przyszłości samochodu i kolei, to uczyniłem to li tylko z tego powodu, by uwidocznić możliwie najjaskrawiej konieczność równomiernej opieki nad oboma przedsiębiorstwami przewozowemi a w każdym razie by zaznaczyć, iż nie można nakładać na ruch samochodowy świadczeń, któreby, może niesłusznie czyniły wrażenie opłat prohibicyjnych.

W odniesieniu do ruchu autobusowego posiadamy cenną publikację Ministerstwa Robót Publicznych, podającą nam ostatnio ten stan za rok 1930. Nie ulega kwestji. że w tej chwili stosunki się nie-

co zmieniły w tym dziale, jak jedni twierdzą właśnie z powodu wprowadzenia ustawy o funduszu drogowym, inni zaś, że powodem tego jest całokształt trudnych stosunków gospodarczych. Zdaje się, że prawda leżeć będzie w pośrodku. W każdym jednak razie dat tych możemy spokojnie użyć ze względu na ich charakter urzędowy a następnie, iż przedstawiają one mniej więcej normalny stan w tym dziale, albowiem zebrane zostały jeszcze w okresie przed wprowadzeniem ustawy o funduszu drogowym w życie, oraz w mało zachwianych podówczas jeszcze stosunkach gospodarczych.

Z publikacji tej okazuje się, iż mieliśmy w dniu 1.I. 1931 r. w państwie 2.112 przedsiębiorstw autobusowych o łącznej ilości 1.545 linij o sumarycznej długości 26.870 km. Charakterystyczną jest cyfra podająca całkowitą ilość autobusów o charakterze zarobkowym na 3.223 sztuk, z czego okazuje się, iż nasze przedsiębiorstwa autobusowe rozporządzające przeciętnie 1,5 autobusa, są ekonomicznie słabe, co z natury rzeczy winno być w pewnym stopniu wzięte pod rozwagę przy wymiarze świadczeń drogowych.

Przeciętna dzienna ilość pasażerokilometrów obejmowała poważną cyfrę 7.348.200 a przybliżony wpływ brutto na dobę 839.920 Zł. Uwzględniając obie te cyfry dochodzimy do wniosku, iż średnia taryfa pasażerokilometra wynosiła w Polsce 11,5 gr. km. Dodać przytem należy, iż są to wszystko daty odnoszące się do 300-dniowego ruchu autobusów w roku, albowiem wykorzystanie pełnego roku jest w naszych warunkach atmosferycznych i braku należytej opieki nad drogami w okresach silnych opadów i zawiei śnieżnych niemożliwe. Moment ten jest również ważny albowiem z kalkulacji kupieckiej w odniesieniu do kosztów martwych ruchu autobusowego, które jak wiemy wynoszą przeszło połowę całości wydatków, musi być wykluczone około 18—20% roku, co z natury rzeczy oddziaływa niekorzystnie na dochodową stronę przedsiębiorstwa.

Ustawa nasza przewiduje zasadniczo opłatę od biletu za przejazd autobusem poza granicami gminy miejskiej, wynoszącą $33^1/_3\%$ ceny biletu jazdy. W ten sposób przy zachowaniu przeciętnych warunków otrzymujemy cenę przejazdu 1 km. w wysokości 11,5+3,8=15,3 gr.

Sprawa wysokości tej opłaty traktowaną była z rozmaitych punktów widzenia zależnie od subjektywnego zapatrywania tej lub owej strony. Zwolennicy dotychczasowej skali tej opłaty powołują się na okoliczność, iż dzięki temu, że ustawa dopuszcza zryczałtowanie opłat, istotne świadczenia na rzecz funduszu drogowego z tego tytułu wyniosą od 1,5—2 gr. od pasażerokilometra, przyczem jednak odrazu zaznaczyć należy, że w rozumowaniach swych przyjmują opłatę za przejazd 1 km. (bez $33^1/_3\%$ dodatku) w wysokości tylko 9 gr., co jak widzimy jest w niezgodzie z urzędowemi datami. Jeżeli jednak przyjmiemy nawet za realną cyfrę 2 gr. za pasażerokilometr, natenczas uwzględniając urzędowe daty z r. 1930 w ilości 7.348.220 pasażerokilometrów na dobę, otrzyma się z tego źródła bardzo poważną kwotę 44.089.300 Zł. rocznie (300 dni ruchu). Przeciwnicy wysuwają na pierwszy plan ogrom świadczeń z tego tytułu na cele drogowe. któryby teoretycznie powinien wynosić przy uwzględnieniu urzędowego stwierdzonego za rok 1930 przybliżonego wpływu dziennego brutto 839.920 Zł. i 300 dni ruchu w roku kwotę 83.992.000 złotych. Jak widzimy zatem cyfra jeszcze potężniejsza, mająca jednak tę wadę, iż nie uwzględnia możliwości pewnych redukcji świadczeń z uwagi na ewentualność zryczałtowania opłat. I tutaj jednak znajdują przeciwnicy tych opłat częściowo uzasadnioną odpowiedź popartą nawet dokumentami urzędowymi, iż władze odmawiają w pewnych wypadkach zryczałtowania tych opłat, wskutek tego przedsiębiorcy nie mają możności uzyskania tej ulgi. Jednem słowem, jak widzimy, panuje w tej materji pewne jednostronne traktowanie sprawy w zależności naturalnie od platformy, która jest punktem wyjścia w odnośnem dowodzeniu. Tymczasem zdaje mi się, że sprawa wysokości tej opłaty powinna wyjść zasadniczo z podanego już powyżej punktu widzenia, mianowicie ustosunkowania się kolei do autobusu. Jeżeli wytyczną zasadą naszą będzie nie wzajemna konkurencja obu tych typów przedsiębiorstw transportowych, lecz przyszła ich współpraca, natenczas zrozumiałą stanie się rzeczą, iż stawkami tryfowemi nie może jedno przedsiębiorstwo odbiegać zbytnio od drugiego. Ustalenie zbyt wysokich taryf dla ruchu autobusowego w porównaniu z kolejowym może być w rezultacie katastrofą dla pierwszego z istotną szkodą ogólnej gospodarki społecznej. Dlatego też należy z tej strony rozpatrzeć całość niniejszego zagadnienia.

Ruch autobusowy może być porównany ze względu na swoją szybkość przejazdu z kolejowym ruchem osobowym. Na kolei obowiązują dla ruchu osobowego obecnie następujące stawki taryfowe od 1 km.:

		III kl.	II kl.
przy odległościach	do 10 km.	8 gr.	12 gr.
„ „	„ 20 „	7 „	10,5 „
„ „	„ 40 „	7 „	10,5 „
„ „	„ 100 „	6,8 „	10,2 „

Większych odległości niźli 100 km. nie biorę pod uwagę ze względu, iż stanowi ona w naszych warunkach mniej więcej istotną granicę dla promienia działania autobusu.

Jakkolwiek nie ulega żadnej wątpliwości, że większa część pasażerów używających autobusów jeździ koleją klasą III, to jednak przyznać należy, iż taryfa ruchu autobusowego, z uwagi na przeważnie bardzo dobre dostosowanie się do warunków lokalnych, może być śmiało porównywaną z przejazdem kolejowym kl. II. W tem miejscu trzeba jednak zwrócić uwagę na pewien moment, który z reguły podraża przejazd koleją, a tem jest konieczność dojazdu z miejscowości do stacji kolejowej, która prawie z reguły leży poza obrębem mieszkalnym każdego osiedla. Jeżeli zatem w dalszem rozważaniu przyjmiemy zgodnie z urzędową statystyką, iż przeciętny dzienny przejazd jednego pasażera autobusem wynosi u nas 37,5 km., co zaokrąglamy do cyfry 40 km., oraz założymy, iż w razie jazdy koleją dojazd z miejsca wyjazdu oraz do miejsca przyjazdu wyniesie łącznie kwotę 1 Zł., natenczas koszt przejazdu 1 km. w II kl. koleją przedstawi się następująco:

a) kolejowa należytość taryfowa . . . 10,5 gr.
b) koszta dwukrotnego dojazdu do względnie ze stacji 100 : 40 = . . . 2,5 „
razem 13,0 gr.

która to kwota stanowić może dla przeciętnych warunków podstawę porównania dla oceny możliwej stawki przejazdu autobusem.

Z porównania tego widzimy, iż aby utrzymać możliwość zdolności konkurencyjnej autobusu w stosunku do kolei można uważać dodatkowe opłatę do biletów autobusowych w wysokości 13—11,5==1,5 gr./km. za usprawiedliwioną, co jednakże w stosunku do podstawowej ceny 11,5 gr./km. wynosi tylko 13%, jest zatem dość dalekie od ustawowego wymiaru $33^1/_3$%.

Pobór tego datku jest dość uciążliwy tak dla funduszu drogowego, jakoteż przedsiębiorstw autobusowych, dlatego też byłoby rzeczą bardzo pożądaną podtrzymać możność ryczałtowania go w zależności od ilości miejsc w autobusie przy uwzględnieniu odpowiedniego spółczynnika zapełnienia i podanej powyżej stałej opłaty. Dla ochrony przemysłu autobusowego należałoby jednak zaznaczyć, iż zryczałtowanie to nie powinno posiadać formy przymusowej a być stosowane tylko w wypadku żądania tego ze strony przedsiębiorstwa.

W dotychczasowej dyskusji nad omawianemi opłatami powoływano się często na przykład Czechosłowacji. Interesujące daty w tym kierunku przynosi tegoroczny lutowy zeszyt biuletynu Międzynarodowego Zrzeszenia Kongresów Drogowych (Paryż 1932, Nr. 79), w którym podano zamknięcie rachunkowe czechosłowackiego funduszu drogowego za lata 1929, 1930 i 1931. Otóż w r. 1929 nie pobierano jeszcze dopłaty do biletów autobusowych, natomiast istniały one już w r. 1930 i 1931. Całość wpływów funduszu drogowego po opuszczeniu pożyczki opartej o ten fundusz oraz partycypacji państwa, a więc tych wpływów, które związane są z istotnym ruchem samochodowym, wynosiła w roku 1930 — 137 mil. Kc., zaś w r. 1931 — 208 mil. Kc. W tych kwotach uczestniczyła opłata od biletów autobusowych w wysokości w r. 1930 — 7 mil. Kc., zaś w r. 1931 — 15 mil. Kc. Zatem uchwycony procentowo współudział tego dodatku dla całości wpływów wynosił w r. 1930 — 5,1%, zaś w r. 1931 — 7,2%, a więc wartości stosunkowo nieznaczne. Dodać nawiasem należy, iż lwią część dochodów funduszu drogowego uzyskuje się tam z opłat od samochodów, która wynosiła w r. 1930 sumarycznie 53 mil. Kc., zaś w r. 1931 — 105 mil. Kc.

Zarobkowy przewóz towarów bądź to z pomocą pojazdów mechanicznych, bądź też pojazdów konnych, o ile odbywa się na partjach poza miejscem stałego zamieszkania właściciela pojazdu, obciążony jest opłatą w wysokości 3 gr. od 1 tonkilometra przewożonego towaru. Sprawa ta jak dotychczas nie wywołała większych sprzeciwów prawdopodobnie z tego powodu, iż wogóle samochodowy ruch towarowy jest u nas b. słabo rozwinięty. Dodać przytem należy, że ocena wysokości tej opłaty jest niezmiernie trudną z uwagi na brak jakiejkolwiek statystyki w tym względzie. Pamiętać trzeba jednakże o jednym momencie. Koszta samochodowego przewozu towarowego kształtują się bardzo rozmaicie w zależności od nośności wozu, współczynnika załadowania, oraz rocznej sprawności przebiegu w granicach. bardzo obszernych. Kiedy np. koszt 1 tonkilometra dla pełnowykorzystanego samochodu 10 t. przy rocznej sprawności 24.000 km. wyniesie tylko ok. 18 gr., to ta sama wartość dla wozu 2,5 t. przy rocznej sprawności 10.000 km. przedstawi się już w wysokości około 50 gr. Widzimy z tego, że wpływ dodatkowej opłaty może być bardzo znaczny, lub też minimalny.

Prawdopodobnie w przyszłości będzie konieczne uwzględnienie pewnej klasowości w przewożonych towarach, podobnie jak się to dzieje z ruchem kolejowym, przyczem klas tych nie będzie wiele, narazie jednak jest to sprawa przedwczesna. W każdym razie wartość przewożonego towaru powinna do pewnego stopnia decydować o wysokości tej opłaty.

Jak wiadomo pewne typy samochodów ustalone przez Ministra Spraw Wojskowych, mogą być uprzywilejowane w ten sposób, iż wysokość opłaty od pojazdów mechanicznych wynosić będzie tylko 40% opłat normalnych. Jak narazie udogodnienie to przyznano samochodom marki „Ursus" i „Saurer" oraz motocyklom „C. W. S." o pewnych zdecydowanych typach. Gdy podobno samochody „Ursus" nie zdały egzaminu życiowego, mają być zastąpione marką „Fiat".

Jakkolwiek rozumiem zupełnie intencje w kierunku standaryzacji pewnych typów pojazdów mechanicznych, mam poważne wątpliwości, czy z punktu widzenia gospodarki społecznej przyjęty system preferencji pewnych typów samochodów jest słuszny, oraz czy jest wskazanem, by za tę standaryzację opłacał fundusz drogowy. Jest rzeczą jasną, iż interesowany przemysł samochodowy potrafi znakomicie wykorzystać pomyślną dla siebie konjunkturę kupiecką, podnosząc odpowiednio cenę dostarczanych samochodów. Byłoby to jeszcze do pewnego stopnia objawem możliwym do zrozumienia, gdyby tego rodzaju udogodnienia odnosiły się do pojazdów wyrabianych w całości w kraju. W ten sposób bowiem pomoglibyśmy do stworzenia rodzimej produkcji. Trzeba jednakże pamiętać, że w danym wypadku rozchodzi się tylko o wozy w kraju montowane, co z punktu widzenia gospodarczego nie można uważać za objaw równowartościowy z produkcją. Sądzę, że znacznie zdrowsze podstawy miałby tutaj system premjowy, stosowany zresztą przez szereg państw, przyczem premje te płaconeby były z etatu wojskowego tym właścicielom samochodów, którzy do życzeń zarządu wojskowego się zastosują. W tym wypadku byłby możliwy również przejrzysty budżet funduszu drogowego, co dzisiaj w wysokiej mierze będzie uniemożliwione wobec zupełnej nieświadomości czy przyrost parku samochodowego będzie szedł po linji marek preferowanych, czy też po linji wolnej konkurencji.

Jest rzeczą jasną, że te ulgi dla ruchu samochodowego, o których była poprzednio mowa, a które okażą się życiowo konieczne już choćby tylko z tego powodu, że w interesie ogólnopaństwowym leży możliwie jak najżyczliwsze popieranie tego nowoczesnego środka komunikacji, wytworzą w budżecie dochodowym funduszu drogowego lukę, która musi być w pewien sposób zapełniona. Pomijając obecnie wspomniany już poprzednio współudział państwa w funduszu drogowym, zwrócić należy uwagę na nowe, a dotychczas niewykorzystane źródło możliwych dochodów.

Pierwszem z nich powinna być opłata od koni, albowiem jak już poprzednio nadmieniłem, zostało doświadczalnie stwierdzonem ujemne oddziaływanie na drogę ruchu mieszanego. Jeżeli zatem tak jest w istocie, natenczas niema żadnego rozumnego

powodu do obciążania świadczeniami drogowemi tylko jednej strony użytkowników, uwalniania natomiast strony drugiej. Wyraźnie zaznaczam, iż używam tutaj nomenklatury „konie" a nie „zwierzęta zaprzęgowe" raz z tego powodu, że w rzeczywistości koń stanowi u nas główne zwierzę pociągowe powtóre podciągnięcie pod ten charakter zwierząt zaprzęgowych mogłoby w praktyce doprowadzić do wielu nadużyć i niejasności.

Wedle dat statycznych posiadaliśmy z końcem roku 1930 koni ogółem 4.047.000, z czego 4-letnich i starszych, a więc tych, które istotnie przedstawiają siłę pociągową 3.189.000 sztuk. Podciągnięcie do sprawiedliwych świadczeń drogowych tej ilości koni poprawi w wysokiej mierze finansowy stan funduszu drogowego. O wysokości świadczeń rocznych od sztuki mówić tu nie będę, gdyż jest to rzecz starannych rozważań, szczególnie w czasie obecnej depresji gospodarczej. Trudno będzie pod tym względem o jednolitą skalę dla całego obszaru państwa z rozmaitych powodów. Wpływ swój będzie tu musiał wywrzeć z jednej strony stan ekonomiczny ludności w pojedyńczych partjach kraju, z drugiej zaś gęstość sieci drogowej w odnośnych terenach. Będzie to poprostu do pewnego stopnia zagadnienie regjonalne, które trzeba będzie jednakże rozwiązać. Jeżeli przyjmiemy tylko przeciętną roczną opłatę od konia na 3 Zł., to liczyć się tutaj można odrazu z poważną kwotą 10 miljonów złotych, które zasilą wyjałowione dzisiaj kasy funduszu drogowego. Nie od rzeczy będzie uwaga, iż w pewnych wypadkach, gdy warunki lokalne na to pozwolą powinno być to świadczenie możliwe do odrobienia w naturze, w formie szarwarku akordowego. Szczególnie cenną może być ta forma świadczeń w dziale zapomóg dla dróg samorządowych położonych daleko poza arterjami głównymi, przyczem będzie ona znaczną ulgą dla naszego włościaństwa.

Jeżeli następnie wyjdziemy z zasady, iż na drogę oddziaływa destruktywnie nie każdy samochód, lecz tylko ten, który po niej krąży, to stanie się dla nas również rzeczą jasną, że słusznym będzie pobór pewnych opłat na rzecz funduszu drogowego od materjałów pędnych. W ten sposób samochód częściej jeżdżący a zatem drogę silniej zużywający płacić będzie więcej niźli inny, którego praca na drodze jest mniejszą. Jeżeli za podstawę bardzo przybliżonego obrachunku przyjmiemy produkcję benzyny z r. 1929 w ilości 102.000 t. oraz założymy od 1 kg. opłaty na cele drogowe w wysokości 10 gr., natenczas otrzymamy drugie poważne źródło dochodu, które również zabezpieczy funduszowi drogowemu roczną kwotę 10 mil. złotych. Jest rzeczą niewątpliwą, że nałożenie tego datku wywoła pewne podrożenie ruchu samochodowego, jeżeli jednak będziemy pamiętać, iż w całokształcie kosztów utrzymania normalnie kursującego samochodu (20.000 km. rocznie) materjały pędne stanowią tylko 12—28% całości wydatków, to podrożenie ich z 70 gr. za kg. na 80 kr. (mniej więcej o 14%) wywoła wzrost kosztów utrzymania zaledwie o 1,74%.

Zresztą muszę zaznaczyć, iż przemysł naftowy wyśrubował ceny swych produktów stosunkowo bardzo wysoko i że przy zapowiedzianej akcji ze strony Rządu w kierunku zniżki cen kartelowych należy przypuszczać, że nastąpi tu pewna ulga na targu materjałami pędnemi. Nie od rzeczy będzie uwaga, iż przy wyznaczeniu datku od zużytych materjałów pędnych należałoby zastanowić się nad preferencją mieszanek, celem znalezienia nowego pola zbytu dla produkcji spirytusowej, nie wspominając już nawet o poprawieniu w ten sposób dotychczasowej jakości tych materjałów.

Nie będę wchodził w dalsze możliwości zasycania funduszu drogowego przez przekazanie na ten cel podatku konsumcyjnego pobieranego od materjałów pędnych na podstawie rozporządzenia Prezydenta Państwa z 7.III.1928 r., następnie opłat celnych od samochodów, ich części składowych oraz od opon, albowiem w dzisiejszych warunkach wobec trudnego położenia skarbu państwa realizacja tych pomysłów wydaje mi się nieco trudną. Jestem zresztą zapatrywania, iż wysuwanie w tej materji pewnych maksymalnych programów odbić się może tylko szkodliwie na realnem rozwiązaniu sprawy. Uwzględniając ogólną depresję gospodarczą należy raczej dążyć do powolnej rozbudowy funduszu drogowego, zaczynając od skromnych a niezbyt uciążliwych świadczeń użytkowników drogi, przyczem naturalnie uważam za niewykluczone w miarę poprawy stosunków i wzrostu dobrobytu w przyszłości stopniowe wyszukiwanie dalszych źródeł dochodów. Zresztą i wymienione już typy opłat, wobec nieuniknionego zwycięstwa ruchu samochodowego nad animalnym będą z biegiem lat wykazywały tendencję zwyżkową z wyjątkiem może proponowanej odpłaty od koni.

Wreszcie nasuwa się jeszcze jedna końcowa uwaga. Wszystkie państwa, które uregulowały u siebie sprawę drogową w mniej lub więcej podobny sposób, z pomocą specjalnego funduszu nie zapomniały o jednej drobnostce, mianowicie o konieczności stworzenia przy funduszu tym ciała doradczego, nazwijmy go Radą Drogową, którąby była łącznikiem pomiędzy martwemi postanowieniami ustawowemi a żywym i ciągle podpadającym pewnym fluktuacjom nurtem życia gospodarczego. Jest rzeczą charakterystyczną, że ani jedno państwo z wyjątkiem Polski nie pozbawiło się korzyści płynących z istnienia takiego ciała. Wskażę nawet na fakt, iż Prusy, które w ramach Rzeszy Niemieckiej, nie posiadającej jak poprzednio wspomniałem ustawy o funduszu drogowym stanowią jeden z największych organizmów państwowych, powołały u siebie do życia w roku ubiegłym Drogową Radę Przyboczną (Wegebeirat) o bardzo szerokim zakresie działania.

Musimy sobie zdać sprawę z tego faktu, iż nasza ustawa o funduszu drogowym, pomijając już nawet momenty poprzednio poruszone jest tworem zupełnie biurokratycznym i oddającym całą działalność na polu gospodarki drogowej w ręce biurokracji. Jest to tem dziwniejsze, iż przecież w dość podobnej gałęzi gospodarki państwowej, mianowicie w kolejnictwie istnieje dotychczas Państwowa Rada Kolejowa, której zadaniem jest służenie radą i pomocą organom państwowym w kierunku usprawnienia kolejnictwa i dostosowania go do warunków życia. Sądzę nawet, iż na działalności tego ciała doradczego rząd dotychczas źle nie wyszedł.

Tymczasem przy zasadniczem rozwiązaniu sprawy drogowej o momencie tym zupełnie zapomniano. Mam nawet wrażenie, że zapomniano ce-

lowo, pomimo wskazań w tym kierunku ze strony bardzo kompetentnej.

Wyodrębnienie funduszu drogowego z ram państwowego budżetu administracyjnego ustala biorąc życiowo ten fakt, iż kontrola nad nim ze strony Ciał Ustawodawczych będzie bardzo znikomą. Nie jest to może ściśle zgodne z literą prawa, nie mniej jednak tak będzie w rzeczywistości. Zresztą ten zarzut bardzo jaskrawo wyzyskują przeciwnicy funduszu drogowego.

Już z tego osłabienia koniecznej ze strony społeczeństwa kontroli okazuje się potrzebnem ustanowienie pewnego ciała, któreby ją w imieniu społeczeństwa spełniać mogło. Jeżeli jednak nawet pominiemy zupełnie wspomniany moment, to przecież istnienie tego rodzaju instytucji okaże się koniecznem z punktu widzenia interesów gospodarczych i technicznych. Przecież rozstrzyganie spraw o tem, które drogi w pierwszym rzędzie mają być wybudowane, jaki typ nawierzchni w danych warunkach lokalnych okaże się najodpowiedniejszy, które samorządy wymagają w pierwszym rzędzie zasiłków i w jakiej kolejności i cały szereg innych, życiowo ważnych kwestji, nie powinno być rozstrzygane bez wysłuchania miarodajnych czynników, zjednoczonych w Radzie Drogowej.

Minister choćby o najlepszych intencjach nie musi być w danej gałęzi służby państwowej fachowcem. Są niemi niewątpliwie urzędnicy odnośnego resortu; jednakże u urzędników nie zawsze spotyka się tę niezależność zapatrywań, jaka jest konieczna dla objektywnej oceny pewnych zagadnień. Pod tym względem daje znacznie więcej gwarancji bezpośredniego wypowiedzenia się autonomiczna rada drogowa. Urzędnicy powinni być tylko wykonawcami tych uchwał, które zapadną ze strony miarodajnych czynników w odniesieniu do całego szeregu momentów z rozwiązaniem sprawy drogowej złączonych.

Fundusz drogowy będzie w przyszłości instytucją rozporządzającą bądź to w formie gotówkowej, bądź też kredytowej bardzo znacznemi kwotami. Będzie to przytem organizacja mająca tę charakterystyczną własność, iż w miarę postępu czasu środki materjalne stojące jej do dyspozycji będą automatycznie wzrastały. Dość przytoczyć tutaj przykład Czechosłowacji, gdzie dochody funduszu drogowego wynosiły w r. 1929 — 90 mil. Kc., w r. 1930 — 137 mil. Kc., zaś w r. 1929 — 208 mil. Kc. Jest to zrozumiałe z uwagi, że byt tego funduszu oparty jest głównie na opłatach od pojazdów mechanicznych, oraz od biletów autobusowych, a oba te czynniki w normalnych warunkach gospodarczych muszą wykazywać roczną progresję.

Pytam się więc, czy jest do pomyślenia instytucja finansowa, a taką w istocie jest fundusz drogowy, którąby rozporządzając rocznie dziesiątkami, a może nawet w przyszłości i setkami miljonów złotych, nie była związaną jakimś ciałem, które pozwoliłem sobie nazwać Radą Drogową, a która nadawałaby jej główny kierunek, kontrolowała działalność a może także nawet przejmowała część odpowiedzialności za dobre i sprawne funkcjonowanie całości dla dobra kraju i społeczeństwa? Przecież już nawet dla Ministra odnośnego resortu powinno być wielką ulgą możność częściowego podziału tej odpowiedzialności, która dzisiaj niepodzielnie ciąży na nim pomimo, iż często trzeba rozstrzygać i decydować o sprawach, które dla niego są *terra incognita*. Nie wątpię, że cały szereg zatargów, jakie miały ostatniemi czasy miejsce na tle ustawy o funduszu drogowym, byłyby mogły być korzystniej i spokojniej załatwione, gdyby znalazły się na terenie rady drogowej, która reprezentując czynnik obywatelski i fachowy byłaby najbardziej predystynowaną do wydania zupełnie bezstronnej opinji. Wreszcie istnienie takiego ciała usuwałoby nawet cień podejrzenia, iż takie lub inne załatwienie sprawy podlegać może fluktuacjom politycznym, albowiem właśnie rada reprezentowałaby czynnik gospodarczy bezwzględnie apolityczny.

Korzystne rozwiązanie i zrealizowanie problemu drogowego złączone być musi z planem gospodarczym, sięgającym naprzód na bardzo długi okres czasu. Wszelki błąd w rozwiązaniu tego planu będzie miał bardzo przykre materjalne konsekwencje i spowodować może niepotrzebny, a w dzisiejszych warunkach szkodliwy wysiłek społeczeństwa. Dlatego też reasumując całość poruszonego zagadnienia pozwalam sobie streścić je w następujących tezach:

1) Stwierdzając potrzebę, oraz użyteczność społeczną samoistnego funduszu drogowego należy zwrócić uwagę na konieczność znowelizowania odnośnej ustawy ze względu, iż z jednej strony zostały pewne sfery gospodarcze świadczeniami na rzecz tego funduszu przeciążone, inne zaś od świadczeń tych zupełnie zwolnione, z drugiej zaś ze względu na brak organu, którыby jako ciało doradcze stanowił łącznik pomiędzy organami wykonawczemi, a sferami gospodarczemi państwa;

2) W odniesieniu do świadczeń na rzecz funduszu drogowego należy przy mającej nastąpić nowelizacji ustawy dążyć do:

a) wydatnego zmniejszenia opłat od pojazdów mechanicznych w wysokości mniejwięcej do 40% dzisiaj obowiązujących stawek. Zniżenie to jest niezbędne z uwagi na ciężkie położenie gospodarcze społeczeństwa, oraz ze względu, iż ilościowe podniesienie stanu parku samochodowego w kraju jest postulatem tak z punktu widzenia obronności państwa, jakoteż rozwoju motoryzacji ruchu drogowego pierwszorzędnej doniosłości;

b) zniżenia opłat od biletów autobusowych do wysokości mniejwięcej 13% ceny biletów, albowiem tylko w tym wypadku jest możliwe zachowanie pewnej równowagi pomiędzy stawkami autobusowemi a kolejowemi, co z uwagi na zdrowe ukształtowanie się stosunków przewozowych umożliwi w przyszłości współpracę obu tych typów przedsiębiorstw transportowych. Za pożądane uważa się ryczałtowanie tych opłat przy uwzględnieniu powyżej podanej stawki, oraz lokalnie uzasadnionego spółczynnika zapełnienia i ilości miejsc;

c) jakkolwiek należyta ocena stawek opłat z tytułu ruchu towarowego jest dzisiaj niezmiernie trudna z powodu braku jakichkolwiek danych statystycznych, należałoby rozważyć ewentualność klasowości przewożonych towarów pod tym kątem widzenia, by przewóz towarów bardziej wartościowych był obłożony stawkami wyższymi na

korzyść przewozów materjałów użyteczności publicznej o małej wartości;

d) pociągnięcia do świadczeń na rzecz funduszu drogowego posiadaczy koni roboczych, przyczem mające się wymierzyć roczne opłaty powinne być dostosowane z jednej strony do lokalnych warunków, z drugiej zaś uwzględniać chwilowe trudne położenie ekonomiczne włościaństwa. Opłata zatem powinna być nieznaczną, w przybliżonej przeciętnej rocznej wartości około 3 Zł. od konia roboczego z zastrzeżeniem możności uiszczenia jej również w formie świadczeń naturalnych;

e) ustanowienia opłat od materjałów pędnych w wysokości około 10 gr. od kg., albowiem w ten sposób realizuje się słuszną zasadę, iż posiadacze samochodów więcej jeżdżących, a zatem drogę silniej zużywających pociągnięci będą do większych świadczeń niżli ci, którzy drogę mniej natężają.

3) Uprzywilejowanie pewnych firm samochodowych w odniesieniu do zmniejszonych opłat od pojazdów mechanicznych w formie dotychczasowej uważać należy za nieodpowiednie. Natomiast w uwzględnieniu powodów, które zmuszają Zarząd Wojskowy do preferowania pewnych typów samochodów, należałoby zastosować system premji z funduszów Ministerstwa Spraw Wojskowych, któreby wypłacane posiadaczom uprzywilejowanych wozów przychodziły im z pomocą w kierunku nabywania odpowiednich typów.

4) Z całym naciskiem należy zaznaczyć, iż istnienie funduszu drogowego nie powinno zwalniać Skarbu Państwa od partycypowania w wydatkach drogowych. Udział Skarbu Państwa powinien rok rocznie obejmować co najmniej kwotę, potrzebną na utrzymanie dróg państwowych, natomiast dalsze wpływy funduszu drogowego powinne być zużywane na rozbudowę drogową i unowocześnienie nawierzchni.

5) Uważa się za niezbędne stworzenie przy zarządzie funduszem drogowym Rady Drogowej, składającej się z reprezentantów samorządów, zrzeszeń gospodarczych, zainteresowanych ruchem drogowym, oraz fachowców, mianowanych przez Ministra Robót Publicznych, którаby w formie doradczej wydawała opinję o całokształcie gospodarki drogowej i programie zebrania oraz użycia funduszu drogowego, natomiast w formie wykonawczej była organem kontrolnym Ministra Robót Publicznych w dziale budownictwa drogowego, państwowego i samorządowego.

ALEKSANDER BARCZEWSKI

SPÓŁDZIELNIA TOWAROWA

Spółdzielnia towarowa powinna być zorganizowana ściśle według zasad handlowych, to jest w pierwszej linji należy na zasadzie Ustawy ramowej ustalić zmiany specjalne do lokalnych warunków — nazwę spółdzielni; zebrać przynajmniej kilku założycieli, aby podpisać statut, który należy złożyć do Sądu Okręgowego do zatwierdzenia, a tymczasem zbierać członków.

Zapisy członków należy zbierać podług specjalnych deklaracyj, w których musi być wymieniona wysokość wpisowego i wysokość udziału danego członka, oraz sposób wpłacania udziału, to jest gotówką lub ratami i jakiemi. Udział członkowski, t. j. podstawowa sprawa Spółdzielni, więc od sprawnego i regularnego, wpłacania takowych zależy powodzenie i rozwój Spółdzielni. Prowadzenie Spółdzielni i jej rozrost zależny jest od należytego zrozumienia istoty Spółdzielni i swojego własnego z tem interesu przez członków.

Ważną jest sprawa doboru odpowiedniego kierownika Spółdzielni, — należy pamiętać, że o ile to będzie kupiec samodzielny z odpowiednią rutyną, to Zarząd i Rada Nadzorcza ogranicza swoją pracę li tylko do kontroli jak i zatwierdzenia planu działania z bilansu oraz budżetu. Jeżeli wybór kierownika będzie niewłaściwy, to praca Zarządu — Rady Nadzorczej musi być intensywna i bardzo trudna.

Największy nacisk kładą na te dwie sprawy wpłata udziałów, które dają podstawy do kapitału obrotowego Spółdzielni i sumienny, rzeczowy wybór oferty na Kierownika Spółdzielni.

W pierwszym wypadku wpłata udziałów daje podstawy kapitału obrotowego, a jednocześnie osobiście zainteresują każdego członka w rozwoju Spółdzielni, w drugim wypadku dobry wybór kierownika Spółdzielni da gwarancję racjonalnego, t.j. dobrego zakupu towarów, doboru asortymentu towarów, właściwe i należne zainteresowanie członków składem przez umiejętną propagandę — oraz gwarantuje dobrą kalkulację i solidne prowadzenie składu towarów. Następnie bardzo ważną jest sprawa wyboru członków Zarządu; muszą być brane pod uwagę następujące przesłanki — członek Zarządu powinien być handlowcem, względnie dobrze orjentującym się w handlu, oraz znać daną branżę jak i źródła zakupu hurtowego. Dobrze, aby znał książkowość lub organizację sprzedaży, względnie bankowość—nie mówię już o bezwzględnej uczciwości, która samo przez się rozumie. Każda z tych przytoczonych kwalifikacyj daje możność zajęcia z pożytkiem stanowiska członkowi Zarządu. Dalej niezmiernie ważną sprawą jest, aby ludzie przyjmujący mandat społeczny liczyli się z moralnością społeczną, t. j. aby wypełniali przyjęte na siebie obowiązki prowadzenia Spółdzielni przez bywanie na Zebraniach Zarządu — pełnienie wyznaczonych dyżurów, oraz pilnowanie całości inwentarza i kasy.

Rozumie się, że w racjonalnie prowadzonej Spółdzielni praca Zarządu powinna być honorowana żetonami lub stałą pensją — słuszniej jednak żetonami. Niezmiernie ważną sprawą jest dobór członków Rady Nadzorczej, która właściwie jest odpowiedzialna za wybór Zarządu — i zatwierdza wybór kierownika, oraz plan działalności Spółdzielni.

Kwalifikacje członków Rady Nadzorczej winny być takie same, jak członków Zarządu z tą tylko różnicą, że członkowie Rady Nadzorczej mniej czasu poświęcają Spółdzielni i pełnią pracę, po większej części, honorowo. Jednak dobrze jest, jeżeli Prezes Rady Nadzorczej jest dobrym kupcem i pełni obowiązki stale za żetony lub pensję.

Plan działalności musi obejmować: należyty dobór asortymentu towaru; wybór źródeł zakupu; zatwierdzenie podstaw kalkulacyjnych; ustalenie miejsc sprzedaży; ustalenie ilości obsługi personalnej — przedstawienie budżetu na okres roczny.

Podział pracy jak i regulaminy ustala Rada Nadzorcza.

Nie omawiam specjalnie sposobów prowadzenia Spółdzielni, gdyż wzory te są znane i istnieje cała literatura w tej sprawie.

Jednak należy pamiętać, że każda dobrze zorganizowana Spółdzielnia powinna mieć własną biblioteczkę handlową i spółdzielczą — to są książki niedrogie, a bardzo w codziennej pracy potrzebne.

Niezmiernie ważną sprawą jest przeprowadzenie racjonalnej i umiejętnej propagandy dla Spółdzielni pomiędzy członkami jak i w terenie.

Naturalnie, że członkowie Spółdzielni, biorąc udział w zyskach, powinni dopomagać w propagandzie na rzecz sprzedaży towarów, co na specjalnych zebraniach należy wyjaśniać.

Redakcja naszego „Autobusu" chętnie służy wszelkiemi wyjaśnieniami odnośnie Spółdzielni, dając odpowiedzi w każdym następnym numerze.

Koszty administracyjne powinny być możliwie najmniejsze od 7% do 15% — ideałem jest następna podstawa kalkulacyjna.

WZÓR KALKULACJI:

Personel — świadczenia	3,5%
Komorne	0,75%
Opał i światło	0,21%
Ubezpieczenia od ognia i kradzieży	0,1%
Patenty i podatki	0,65%
Materjały piśmienne	0,07%
Poczta i telefon	0,21%
Składki Związku Rewizyjnego . .	0,25%
%	0,5%
Remont	0,2%
Prenumerata i propaganda . . .	0,35%
Nieprzewidziane	0,21%
	7%

Dr. OSTWALD

O MIESZANKACH SPIRYTUSOWYCH

Streszczenie referatu dr. Ostwalda, Dyrektora Technicznego Państwowych Zakładów Spirytusowych Mieszanek dla celów napędowych, wygłoszonego w dniu 24 czerwca 1931 r. w Towarzystwie Chemicznem w Warszawie.

Jeżeli mamy zdać sobie sprawę z doświadczeń dokonanych w Niemczech w dziedzinie produkcji i sprzedaży alkoholu dla celów napędowych, to przedewszystkiem musimy wziąć pod uwagę, zupełnie odmienne tam stosunki, które wytworzyły się pod wpływem szczególnych zadań, jakie ma przed sobą Niemiecki Państwowy Monopol Spirytosowy.

Dyrekcja Monopolu w Niemczech jest instytucją państwową, mającą przedewszystkiem na celu podniesienie stanu gospodarczego rolnictwa przez zwiększenie konsumcji spirytusu, mimo że cena jego jest stosunkowo wysoka, gdyż hektolitr kosztuje około 55—60 marek.

W takich warunkach nie było to zbyt łatwym zadaniem zastosować spirytus jako siłę napędową do motorów, ponieważ cena benzyny w Niemczech wynosiła w czasie wprowadzenia w użycie mieszanek do napędów alkoholowych około 30 Mk. Sprzedawano ją więc z konieczności ze stratą — zarząd monopolu mógł to czynić, ponieważ za spirytus służący do picia i do innych celów otrzymywał więcej aniżeli cenę rynkową.

Zarząd Monopolu Państwowego zaczął po wojnie oddawać spirytus po 15 Pf. pod warunkiem, że ten spirytus mocy 94^0 mięszany zostanie z co najmniej 30% benzolu i tylko w tej formie będzie zużytkowany.

Tego typu mięszanka napędowa nie nadawała się do wszystkich motorów. Skutek był taki, że nie mogła ona uzyskać większego znaczenia w tym kierunku, obrót został minimalny i nie grał żadnej roli. Po kilkuletnich usiłowaniach Zarządu Monopolu Państwowego, ażeby podnieść sprzedaż mięszanki i zmniejszyć olbrzymie zapasy alkoholu, postanowiono przeprowadzić odpowiednią reorganizację i stworzono Towarzystwa z ograniczoną odpowiedzialnością. To Towarzystwo zostało nazwane „państwowe towarzystwo rozsprzedaży spirytusu dla celów napędowych". Posiada ono kapitału zakładowego tylko 1.000.000 Mk., lecz zarazem i całkowitą swobodę handlową. Towarzystwo to rozpoczęło swoje działanie, oparte na doświadczeniach zdobytych podczas wielkiej wojny na najrozmaitszych gatunkach spirytusu i wytwarzało mieszanki z 94^0 spirytusu i benzolu we wzajemnym stosunku np. 60% spirytusu i 40% benzolu, przyczem dołączano 3—6% eteru aby przy puszczaniu motoru w ruch uczynić ten produkt odpowiedniejszym. Mieszanka ta nie cieszyła się jednak wielkim powodzeniem. Po pierwsze, ze względu na nieprzyjem-

ny zapach przy spalaniu eteru, po drugie, że zbyt wielka ilość spirytusu w mieszance wymagała specjalnych warunków technicznych.

Podjęta próba pozbycia się większych zapasów spirytusowych przez wysoką zawartość jego w mieszankach, zawiodła ze względu na konieczne wielkie nakłady techniczne. Raczej okazało się, że im mniej spirytusu znajduje się w mieszance, tym większe ma się możliwości sprzedaży. Ażeby jednak módz przeprowadzić to bez przeszkód, potrzebna była zupełna swoboda handlowa. Stopniowo doszliśmy do mieszanki 50 + 50, wreszcie 70+30, t. zn. 70% benzolu i 30% alkoholu. Ujemną stroną tej mieszanki napędowej był ze względu na cenę benzol. Benzol posiada w Niemczech (w Polsce odwrotnie) większą wartość aniżeli benzyna, wynosząc około 10 Pf. różnicy. Za spirytus nie można było otrzymać dobrej ceny, trzeba było, ażeby wprowadzić go do użytku, sprzedawać tę mieszankę o 2 Pf. taniej aniżeli benzynę. Próbowaliśmy zmniejszyć zawartość części drogiego benzolu i zastąpić go benzyną i uzyskaliśmy mieszankę: 30% benzolu, 40% benzyny i 30% alkoholu mocy 94°. Przez to doszliśmy do granicy tych mieszanek, które są jeszcze dostatecznie odporne na zimno i nieczułe na domieszkę wody.

Na te trudności znaleziono sposób przez stwierdzenie, że zastosowanie absolutnego alkoholu pozwala na wytwarzanie mieszanek także i bez benzolu.

Produkcja alkoholu bezwodnego była dotychczas nowym problemem. Doświadczenie uzyskania absolutnego alkoholu, jakie Francja dokonała przed Niemcami, zarząd monopolu wykorzystał dla siebie. Jest to metoda Deux Sèvres. Niemieckiemu zarządowi monopolu przyjęcie licencji zagranicznego wynalazku bardzo wzięto za złe. Okazało się jednak, że nie znaleziono innego sposobu również i w Niemczech, któreby w tak tani i tak łatwy sposób pozwalało na odwadnianie.

Możność wytwarzania absolutnego alkoholu otworzyła drogę temu towarzystwu technicznie jak i handlowo. Przy pomocy alkoholu można było wytworzyć każdą dowolną mieszankę. Wprowadzenie mieszanki z 75% benzyny i 25% absolutnego alkoholu zapewniło zwycięstwo alkoholu na całej lini gdyż alkohol w tej ilości nie wymaga wielkich technicznych nakładów przy używaniu i ulepsza benzynę, gdyż wpływa na złagodzenie stukania motoru Wszelkie nieprzyjemności, jakie niemiecki kierowca automobilu miał wskutek złych doświadczeń przy użytkowaniu tych mieszanek napędowych z czasów wojennych, mogły stopniowo być usunięte. Dalszy rozwój dążył do tego, aby nakład techniczny, który był jeszcze dość wysoki dalej zmniejszyć i o ile możności przejść z benzyny na alkohol jako środek napędowy bez specjalnych zastosowań. Ażeby do tego dojść, było koniecznym zmniejszyć zawartość alkoholu o 20% jak i wprowadzić benzol do tej mieszanki łagodząc tem tak stukanie jak i uodporniając od wpływów wody. Benzol jest środkiem rozpuszczającym mieszaniny: alkoholu, wody i benzyny. Aby zobrazować wrażliwość na domieszkę wody, wystarczy podać jeden przykład. Do 100 litrów mieszanki 80+20 można dodać około 0,6 litra wody, co nie spowoduje żadnych przeszkód w ruchu. Przez dodanie benzolu do mieszanki 80+20 można wrażliwość na wodę podnieść powyżej 1 litra i dojdzie się do stanu, który praktycznie nie daje powodów do żadnych wątpliwości, o czem żeśmy się przekonali.

Mieszanka, która została w Niemczech ogólnie przyjęta, t. j. 60% benzyny, 20% benzolu i 20% alkoholu, sprzedawana jest po cenie benzyny. Udało nam się dowieść wyższość techniczną i zarazem gospodarczą tej mieszanki przez fachowców i przez to podnieść obrót.

Przez 5 lat istnienia towarzystwa zbyt mieszanek spirytusowych powiększył się z 500 ton na 1500 ton. Bardzo chętnie użytkowalibyśmy większe ilości benzolu, aby zmniejszyć rozchód benzyny — a więc utworzyć mieszankę z 20% alkoholu, 30%—40% benzolu, a pozostałość z benzyny, co jednak okazało się niemożliwe, zważywszy na ceny naszych mieszanek napędowych, które musieliśmy utrzymać, aby zapewnić ich zbyt i powiększyć zużycie.

Warunki, które wytworzyły się w Niemczech na tle porozumień producentów spirytusu z zagranicznemi towarzystwami importowemi benzyny, zmusiły nas do zmiany tego typu mieszanki 60+20+20, na mieszankę benzynowo-alkoholową 80+20. Pomimo że stukanie tej mieszanki nie dorównywa poprzedniej jak i to, że w użyciu nie jest ona tak ekonomiczna, obrót nie zmniejszył się, ponieważ nawet mieszanka 80+20 jest lepsza od benzyny. Ażeby posiadać do licznych w Niemczech omnibusów i aut ciężarowych o 100 H. P. i więcej, jak i do motorów o bardzo wysokiem sprężaniu, jaknajbardziej nadającą się mieszaninę, do których nie można zastosować benzyny, wytworzyliśmy oprócz tego mieszankę w następującym stosunku: 15% alkoholu, 40% benzolu i 45% benzyny, którą sprzedaje się po tej samej cenie jak mieszankę z benzolu i benzyny, w stosunku 1 : 1. Zbyt tej, wywołującej szczególnie silne stukanie mieszanki, jest w porównaniu z mieszanką z benzyny i alkoholu, minimalny. Podkreślam jednak, że ta okoliczność jest specjalnie związana z rynkiem niemieckim mieszanek napędowych pod względem ceny.

Jeżeli wezmę pod uwagę nasze doświadczenia i ich zastosowanie w Polsce, to zdaje mi się, że w tym kraju nie powinno się przekraczać 20% zawartości alkoholu, ażeby nakład techniczny obniżyć do minimum i pozostałe 80%, o ile możności zużytkować w formie benzolu. Zaś z tych 80% tylko taką ilość benzyny należy uwzględnić, ile ze względów gospodarczych i handlowych okaże się niezbędne.

Wiadomem jest, że benzol i alkohol w swojej budowie są niejako przeciwnemi biegunami. Wszyscy znają właściwość kopcenia benzolu przy spalaniu spowodowane obfitością chemicznego węgla i znają również niebieski płomień alkoholu, wywołany obfitością wodoru. Przez rozmaite proporcje w mieszankach można wytworzyć tę samą proporcję chemiczną węgiel-wodór, jaka istnieje w benzynie, a znajduje się ona przy 80% benzolu, 20% alkoholu. Pozatem wiadome będzie technikom, że punkt zapłonu benzolu wyższym jest jak benzyny i że odpowiednie wartości dla alkoholu daleko są niższe jak benzyny. I tu można przez odpo-

wiednie mieszanki dojść do wyrównania punktu zapłonu mieszanki do zapłonu benzyny.

Na tle rozmów, jakie miałem z niektóremi osobami, przestrzegano mnie, że tego typu mieszanka będzie powodowała pewne trudności przy rozruchu motoru. Dalej mówiono mi, że produkcja benzolu w Polsce jest niewystarczająca dla tego typu mieszanki.

Z punktu widzenia technicznego muszę zauważyć, że nie miałem żadnych obaw, by benzolowo-alkoholowa mieszanka powodowała trudności przy rozruchu motoru i o tem nigdy nie słyszałem. Chociaż zima w Polsce jest znacznie ostrzejsza niż w Niemczech, jednak nie sądzę, ażeby było to poważną trudnością i nie może być przeszkodą, by część benzyny, względnie gazoliny zastąpić benzolem. Zamiana ta nie zmniejszy zdolności kompresji względnie nie wpłynie na mniejszą szybkość spalania. Mieszanka 80% benzolu i 20% alkoholu jest w Niemczech niemożliwa, zważywszy na wysoką cenę benzolu.

Polska jest w specjalnie szczęśliwem położeniu posiadania po niezmiernie niskiej cenie benzol. nie wiem dlaczego nie miałaby wykorzystać dla powyższych względów tej możliwości zastąpienia części alkoholu. Gdybym przed 5 laty miał te możliwości i poruczono mi zagadnienie rozwiązać, przez wprowadzenie do użytku mieszanki 80% benzolu i 20% alkoholu, tą sądzę, że ilość sprzedanego alkoholu mogłaby być zużyta w 3 latach zamiast w 5.

W Polsce będzie trzeba zwalczyć niechęć — po pierwsze, ponieważ jest to nowością, a po drugie, ze względu na dotychczasowe złe doświadczenie z mieszankami spirytusowemi. Uprzedzenia tego nie zwalczy się wcześniej, jak przez produkcję i sprzedaż mieszanki, która nietylko że nie posiada wad, ale zalety.

O korzyści, które podług naszych doświadczeń można osiągnąć, sądzę że w krótkości podałem. Ważnym rozdziałem w sprzedaży mieszanek spirytusowych jest zagadnienie produkcji, przechowywania i zwalczania ewentualnie pojawiających się technicznych trudności w pracy motoru.

Produkcja mieszanek spirytusowych jest rzeczą bardzo łatwą o ile z samego początku przezornie usunie się przed zmieszaniem benzyny z benzolem obecną tam wodę. Praktyczne doświadczenie, które posiadam, wskazuje nam, że jest w zupełności dostatecznem, jeżeli wziętą do mieszanki benzynę i benzol zostawimy w cysternie w spokoju przez jakie 5—6 godzin i starannie na dnie znajdującą się wodę odłączymy. Lepiej jest naturalnie przechowywać benzynę i benzol w wielkich cysternach, dawszy im tam dłuższy czas dla oddzielenia się z nich wody.

W niektórych miejscowościach stosujemy filtry chlorowo-wapniowe do osuszenia banzyny i benzolu. Ale winienem położyć nacisk, że ten filtr nie jest koniecznością tam, gdzie można benzynie i benzolowi zostawić dostateczną ilość czasu w cysternie wagonowej, ażeby woda się wydzieliła.

Jednak samej mieszance potrzebna jest pomoc mechaniczna. My użytkujemy w naszych zakładach tylko zwyczajne mieszadła poruszane bądź ręką, bądź w większych zakładach elektrycznością.

Wymierzanie wzajemnego stosunku tych składników odbywa się zapomocą wagi — co technicznie i handlowo może być usprawiedliwione w pewnych tylko warunkach.

Dla normalnych celów wystarczy wymierzyć te składniki objętościowo i wlać je do cysterny specjalnie ku temu przygotowanej.

My stosujemy dla kontroli, że istotnie całkowite zmieszanie tych składników zostało dokonane prostą metodę. Z góry, ze środka i z dołu bierze się próbę tej mieszaniny i bada się.

O ile nie ma znacznych różnic, to można być pewnym, że się ma do czynienia z jednorodną mieszanką. W każdym razie od czasu do czasu dalej prowadzona kontrola, którą niekiedy podejmujemy, nie okazała dotychczas żadnych wypadków niepewności tej metody. Stałej analizy w laboratorjum można sobie zaoszczędzić i ograniczyć do pobrania prób warstwowych.

Przesyłka mieszanek spirytusowych przewiduje beczki albo cysterny nie zawierające wody. Woda jest najgorszym wrogiem przy fabrykacji, sprzedaży i transporcie. Należy wszystko uczynić, aby ta mieszanka dostała sią do konsumenta niewrażliwą na domieszkę wody.

Tak długo jak mieszanka dostanie się do konsumenta z możliwością wchłonięcia do 1% wody nie ma niebezpieczeństwa. Lecz pomimo stosunkowo dużej wrażliwości na wodę naszych mieszanek spirytusowych, mieliśmy tylko w wyjątkowych wypadkach trudności. Jak będzie w Polsce nie wiem.

Według wszystkiego co dotychczas słyszałem jest trudno technicznie tak wyszkolić szofera, żeby użytkował mieszanki spirytusowe z wielką ostrożnością.

Z tego powodu radziłbym przez wprowadzenie jaknajwiększej ilości benzolu uodpornić mieszanki na wodę.

Teraz przejdźmy do konsumenta. O ile otrzyma on mieszankę, jaką opisuję na podstawie mojego doświadczenia w Niemczech, to sądzę, że nie mylę się, twierdząc, że w 90 na 100 wypadkach kierowca nie będzie miał żadnych trudności. Jest możliwe, że u 10% konsumentów pewne trudności nastąpią i myślę przytem, o amerykańskich samochodach, w których gaźniku pływak jest z korka zamiast z metalu *). Pływaki korkowe tracą zdolność pływania, gdyż alkohol rozpuszcza powłokę z laku. Mieszanka się przelewa poza gaźnik, motor zatrzymuje się i kierowca protestuje gorąco przeciw tej mieszance. Temu wypadkowi można przeciwdziałać oglądając przy sprzedaniu mieszanki automobil konsumenta i po przekonaniu się, że pływak jest z korka, należy go impregnować.

To się dokonywa na następującej drodze: powłokę lakową się zdejmuje, suszy się korek i zanurza się go kilkakrotnie w 10% roztworze żelatyny i tę powłokę utrwala się 40% roztworem formaldehydu. Czynność jest prosta i daje impregnację także przeciwko działaniu benzyny i benzolu.

Proponowałem już, żeby nie oddawano do użycia konsumenta mieszanki bez udzielenia uprzedniej

---

*) *Uwaga redakcji.* Pływaki w silnikach znajdujących się w Polsce są prawie wszystkie metalowe, a więc tę obawy są płonne.

pomocy technicznej, oświetlającej przejście z jednego środka napędowego na drugi.

Na zakończenie chciałbym jeszcze jeden ciężar zdjąć z mojego serca — chociaż nie wiem, czy będzie to interesujące.

Mam tę satysfakcję być działaczem przy wprowadzeniu benzolu w Niemczech od 1908 r. a także kierownikiem syndykatu benzolowego w Niemczech.

Zdołaliśmy przekonać nietylko Niemcy ale i cały świat, że benzol posiada zupełnie słusznie uznanie co do wyższości jego walorów nad benzyną i jestem doprawdy zdziwiony, że w Polsce benzol jest tak niedoceniony. Spodziewam się, że benzol tak na śmierć i życie złączony z alkoholem tak samo w Polsce jak i u nas, złączy się z alkoholem i będzie odtąd wiernym jego sojusznikiem. Technicznie są od siebie wzajemnie zależni.

Jeszcze raz podkreślam, że do tej pory, dopóki nie objaśni się konsumenta i nie włoży się w to pieniędzy i trudu, dopóty nie można oczekiwać, że dobrowolnie uzna on walory benzolu.

Proszę mi pozwolić zakończyć życzeniem, ażeby mieli powodzenie w swoich wysiłkach ludzie, którzy utworzyli organizacje dla utorowania drogi alkoholowi dla celów napędowych w ich kraju, co nie jest łatwem choć obiecującem zadaniem, które nietylko w Niemczech lecz także i w Szwecji, Czechosłowacji, Francji okazało jednak dobre rezultaty.

USTAWA O ZAROBKOWYM PRZEWOZIE OSÓB I TOWARÓW POJAZDAMI MECHANICZNEMI

Ogłoszona dnia 14 marca 1932 r. drogą dekretu Pana Prezydenta Rzeczypospolitej na podstawie art. 44 Konstytucji. (Patrz Dziennik Ustaw Nr. 32 z dnia 18 kwietnia 1932 r.)

Ar. 1. (1) Pojazdem mechanicznym w rozumieniu niniejszej ustawy jest pojazd, nie związany z torem szynowym, poruszany przez umieszczony na nim silnik i przeznaczony do przewozu osób lub towarów bezpośrednio przez pojazd lub przy użyciu ciągnionych przez pojazd przyczepek.

(2) Na zarobkowy przewóz osób lub towarów pojazdami mechanicznemi na drogach publicznych, poza obszarami jednej gminy, należy z wyjątkiem przewozów, określonych w art. 8 oraz w art. 9, uzyskać koncesję.

(3) Posiadanie koncesji na przewóz osób uprawnia do przewozu ich bagażu.

Art. 2. (1) Koncesja może być udzielona na przewóz osób lub towarów na jednej linji, na kilku linjach, na sieci linij przewozowych, albo na przewóz towarów w oznaczonych kierunkach lub na oznaczonym obszarze. Koncesji można udzielić także z prawem wyłączności, o ile petent podda się specjalnym warunkom lub zapewni szczególne korzyści publiczne.

(2) Przez sieć linij przewozowych rozumie się taki układ linij przewozowych, który, pozostając w związku z innemi środkami komunikacyjnemi, ma na celu zaspokojenie potrzeb komunikacyjno-gospodarczych na większym obszarze.

Art. 3. (1) Koncesji bez prawa wyłączności na przewóz osób lub towarów na jednej lub na kilku linjach przewozowych, oraz na przewóz towarów w oznaczonych kierunkach lub na oznaczonym obszarze udziela wojewódzka władza administracji ogólnej z wyjątkami, określonemi w art. 4.

(2) Rozporządzenie Ministrów Robót Publicznych i Spraw Wewnętrznych określi, która wojewódzka władza administracji ogólnej jest właściwa do udzielania koncesji w wypadkach, jeżeli przewóz osób lub towarów sięga poza obszar jednego województwa.

Art. 4. (1) Minister Robót Publicznych może zastrzec swej kompetencji udzielanie koncesyj bez prawa wyłączności na przewóz osób lub towarów na niektórych linjach przewozowych, albo na przewóz towarów w oznaczonych kierunkach lub na oznaczonym obszarze.

(2) Kompetencji Ministra Robót Publicznych zastrzega się udzielanie koncesyj w każdym wypadku, jeżeli ubiegającym się o koncesję jest obcokrajowiec.

Art. 5. Koncesje z prawem wyłączności na przewóz osób lub towarów na jednej lub na kilku linjach przewozowych, koncesje z prawem wyłączności na przewóz towarów w oznaczonych kierunkach lub na oznaczonym obszarze, jako też koncesje na sieci linij przewozowych udziela Minister Robót Publicznych w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych, Komunikacji oraz Poczt i Telegrafów.

Art. 6. (1) Warunki, pod któremi koncesje będą udzielone, prawa i obowiązki uprawnionego, czas trwania koncesyj i wysokość opłat oraz przyczyny wygaśnięcia lub odebrania koncesji określi rozporządzenie Ministra Robót Publicznych, wydane w porozumieniu z interesowanymi ministrami.

(2) Minister Robót Publicznych i Minister Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych wydadzą w celu zapewnienia bezpieczeństwa, porządku i wygody publiczności przepisy normujące, niezależnie od przepisów, określających obowiązki, wynikające z ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. U. R. P. Nr. 89, poz. 656) i rozporządzeń, na jej podstawie wydanych, dalsze jeszcze obowiązki przedsiębiorców, utrzymujących komunikację pojazdami mechanicznemi i to tak w odniesieniu do przewozów wymienionych w art. 1, jak i do wszelkich innych przewozów pojazdami mechanicznemi, dalej obowiązki osób, obsługujących pojazdy mechaniczne, oraz obowiązki podróżnych.

Art. 7. (1) Winni naruszenia przepisów niniejszej ustawy albo rozporządzeń, na jej podstawie

wydanych, będą karani grzywną do 3.000 (trzech tysięcy) zł. albo aresztem do trzech miesięcy.

(2) Do orzekania powołane są powiatowe władze administracji ogólnej.

(3) Władza orzekająca oznaczy w orzeczeniu na wypadek niemożności ściągnięcia grzywny karę zastępczego aresztu według słusznego uznania, jednak nie ponad 6 tygodni.

Art. 8. (1) Nie potrzeba uzyskiwać koncesji (art. 1) na:

1) doraźny przewóz zarobkowy pojazdami mechanicznemi, osobowemi, wynajmowanemi w całości;

2) bezpłatny przewóz pracowników z miejsca pracy i do miejsca pracy własnemi pojazdami przedsiębiorstwa.

3) przewóz towarów przez przedsiębiorstwa przemysłowe i handlowe, oraz gospodarstwa rolne i leśne wyłącznie dla własnych potrzeb i własnemi pojazdami mechanicznemi;

4) przewóz paczek i innych przedmiotów, nadających się do transportu pocztowego na podstawie art. 6 ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie (Dz. U. R. P. z 1931 r. Nr. 12 poz. 57);

5) dowóz towarów, dokonywany przez przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe" w zakresie uprawnień, przewidzianych w § 59 p. 2 regulaminu przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych na kolejach żelaznych oraz w § 1 p. 5, w § 14 p. 2 i w § 16 dział V regulaminu przewozu przesyłek towarowych (Dz. U. R. P. z 1928 r. Nr. 89, poz. 783);

6) przewóz uczniów do szkół oraz przewóz osób w celach krajoznawczych i turystycznych pojazdami mechanicznemi instytucyj kulturalnych i społecznych, lub przez nie do tego celu wynajętemi;

7) doraźne przewozy wycieczkowe, organizowane przez towarzystwa turystyczne.

(2) Przewozy, wymienione wyżej w pkt. 1—7, podlegają zgłoszeniu stosownie do przepisów, jakie wyda Minister Robót Publicznych w porozumieniu z interesowanymi ministrami.

Art. 9. (1) Gmina miejska może za zgodą Ministra Robót Publicznych przedłużyć miejską linję autobusową do sąsiednich miejscowości. W tym przypadku postanowienia niniejszej ustawy, nakładające na przedsiębiorcę obowiązek uzyskiwania koncesji, nie mają zastosowania.

(2) Koncesjonowanie w obrębie gminy miejskiej określi osobna ustawa.

Art. 10. Osoby, które w chwili ogłoszenia niniejszej ustawy wykonywają przewóz, określony w art. 1, mogą go dalej wykonywać bez uzyskania koncesji aż do zużycia posiadanych pojazdów mechanicznych, nie dłużej jednak niż przez okres dwóch lat od powyższego terminu. Osoby te powinny jednak w ciągu trzech miesięcy po ogłoszeniu niniejszej ustawy poddać zatwierdzeniu przez wojewódzką władzę administracji ogólnej, właściwą ze względu na miejsce stałego postoju pojazdów mechanicznych, taryfy i rozkłady jazdy (plany przewozów) oraz złożyć kaucję albo polisę ubezpieczeniową na zabezpieczenie roszczeń za śmierć lub uszkodzenie cielesne podróżnych i obsługi pojazdu stosownie do przepisów, jakie wyda Minister Robót Publicznych w porozumieniu z interesowanymi ministrami (art. 6)

Art. 11. Postanowienia niniejszej ustawy nie naruszają uprawnień przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf i Telefon", wynikających z ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie (Dz. U. R. P. z 1931 r. Nr. 12, poz. 57) oprócz przewidzianego w art. 6 tejże ustawy uprawnienia osób i ich bagażu.

Art. 12. Wykonanie niniejszej ustawy porucza się Ministrowi Robót Publicznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych i innymi zainteresowanymi ministrami, art. 7 zaś Ministrowi Spraw Wewnętrznych i Ministrowi Robót Publicznych.

Art. 13. Ustawa niniejsza wchodzi w życie na całym obszarze Rzeczypospolitej z wyjątkiem województwa śląskiego w trzy miesiące po ogłoszeniu. Postanowienia art. 10 wchodzą w życie z dniem ogłoszenia.

Prezydent Rzeczypospolitej: *I. Mościcki*

Prezes Rady Ministrów: w. z. *Wł. Zawadzki*

Minister Komunikacji i Minister Robót Publicznych *Kühn*

Kierownik Ministerstwa Spraw Wojskowych: *Fabrycy*

Minister Spraw Wewnętrznych: *Bronisław Pieracki*

Minister Poczt i Telegrafów: *Boerner.*

LIKWIDACJA MINISTERSTWA ROBÓT PUBLICZNYCH

Na podstawie Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej zostanie od 1 lipca r. b. zniesione Ministerstwo Robót Publicznych. Zakres jego działania przekazany będzie Ministrom: Spraw Wewnętrznych, Spraw Wojskowych, Skarbu, Rolnictwa i Reform Rolnych, Przemysłu i Handlu, oraz Komunikacji.

Ministrowi Spraw Wewnętrznych przekazane będą sprawy: a) nadzoru budowlanego i zabudowania osiedli, rozbudowy miast, normalizacji materjałów budowlanych, osiedleńczo - mieszkaniowe i polityki budowlanej; b) budowy, przebudowy i ogólnego zarządu gmachów i placów państwowych, z wyjątkiem wojskowych, kolejowych, pocztowych, górniczych, zarządów lasów i dóbr państwowych, oraz objętych przebudową ustroju rolnego; c) nadzoru nad wykonaniem zawodu inżynierów, mierniczych przysięgłych i techników, oraz sprawy zrzeszeń technicznych; d) ochrony i utrzymania znaków granicznych oraz znaków pomiarowych dla pomiarów Państwa; e) nadzoru nad pracami pomiarowemi, dokonywanemi przez związki samorządowe; f) wodociągów i kanalizacji; g) nadzoru nad państwowemi zakładami wodociągowemi na Górnym Śląsku i h) grobownictwa wojennego.

Zwykły i bezpośredni zarząd poszczególnemi budynkami i placami pozostawiony zostaje Ministrom, w których użytkowaniu objekty te znajdują się.

Minister Spraw Wojskowych obejmie z zakresu działania dotychczasowego Ministra Robót Publicznych sprawy pomiarów granic Państwa, pomiarów podstawowych i pomiarów szczegółowych, z wyjątkiem specjalnych robót pomiarowych, związanych z wykonywaniem zadań, przekazywanych innym Ministrom (Ministrowi Spraw Wewnętrznych i Komunikacji).

Ministrowi Skarbu przekazane zostaną sprawy daniny lasowej oraz pomocy państwowej na odbudowanie budynków, zniszczonych lub uszkodzonych wskutek działań wojennych.

Do zakresu działania Ministra Rolnictwa i Reform Rolnych przejdą sprawy następujące: a) obwałowania, regulacji, kanalizacji i utrzymania rzek, zabudowania potoków górskich oraz budowy i utrzymania kanałów i zbiorników wodnych — jeżeli prace te nie mają na celu żeglugi i spławu; b) popierania publicznych przedsiębiorstw meljoracyjnych, wreszcie c) wszelkie sprawy, należące dotychczas do zakresu działania Ministra Robót Publicznych w myśl ustawy wodnej z 1922 r. (o ile nie wchodzą w zakres działania Ministra Spraw Wewnętrznych i Ministra Komunikacji).

Ministrowi Przemysłu i Handlu przekazuje się sprawy elektryfikacji, energetyki, zakładów elektrycznych oraz ustalania cen za energję elektryczną.

Wreszcie do zakresu działania Ministra Komunikacji przekazane będą sprawy: a) Państwowego Funduszu Drogowego, budowy i utrzymania publicznych dróg kołowych, oraz nadzoru nad gospodarką drogową związków samorządowych; b) policji drogowej, nadzoru nad ruchem na drogach publicznych i zarobkowym przewozem osób i towarów pojazdami mechanicznemi; c) obwałowania, kanalizacji i utrzymywania rzek, zabudowania potoków górskich, oraz budowy i utrzymania kanałów i zbiorników wodnych — dla celów żeglugi i spławu; d) sprawy żeglugi i spławu oraz nadzoru nad ruchem na drogach wodnych; e) projektu meljoracji Polesia (z zastrzeżeniem współdziałania Ministra Rolnictwa i Reform Rolnych); f) hydrografji; g) popierania turystyki; h) wszelkie inne sprawy, nieprzekazane innym Ministrom.

Likwidację Ministerstwa Robót Publicznych przeprowadzi Minister Komunikacji, który — jak wiadomo — już obecnie piastuje tekę tego Ministerstwa.

P. Polska Gospodarcza Nr. 21.

Mgr. DOBIECKI

ZASADY SKOORDYNOWANEJ POLITYKI KOMUNIKACYJNEJ WOBEC ZAROBKOWYCH PRZEWOZÓW SAMOCHODOWYCH I KOLEJOWYCH

System koncesyjny przez to, iż uzależnia powstawanie, układ i warunki eksploatacji zarobkowych imprez samochodowych od pozwolenia władz, dał w ręce Państwa możliwość zastosowania polityki komunikacyjnej, bardziej celowej niż dotychczas.

Ramowy charakter Ustawy Koncesyjnej umożliwia kolejne i ewolucyjne rozbudowanie prawa koncesyjnego, stosownie do wymagań życia, poczynając od:

1) ustalenia pola pracy przedsiębiorstw samochodowych,

2) ustalenia ich zasadniczych obowiązków przewozowych i poziomu świadczeń,

3) koordynacji ich pracy z innemi środkami komunikacji publicznej.

Rozwój motoryzacji w Polsce znajduje się jeszcze zawsze w stanie początkowym. Okoliczność ta jednak nie powinna bynajmniej powstrzymywać od niezwłocznego wkroczenia na drogę czynnej polityki koordynacyjnej, gdyż 1) zarobkowy przewóz samochodowy ma za sobą stosunkowo już duże zdobycze i posiada silniejsze tendencje rozwojowe niż motoryzacja prywatna (niezarobkowa); 2) wczesne ujęcie w ramy celowej polityki zagadnienia motoryzacji zarobkowej pozwoli na uniknięcie w Polsce zbyt ostrych tarć i ujemnych skutków, które poniosła gospodarka narodowa wielu państw europejskich wskutek opóźnionego wkroczenia na drogę skoordynowanej polityki komunikacyjnej.

Chociaż może w mniejszej skali, odczuły jednak już i w Polsce brak takiej polityki zarówno *koleje* jak i przedsiębiorstwa *autobusowe* (osobowe) i obydwie te strony widzą w systemie koncesyjnym duże korzyści dla siebie.

Argumenty powyższe dotyczą również zarobkowej komunikacji *towarowej*, która choć jest słabiej rozwinięta od autobusowej, lecz zato daleko jeszcze mniej racjonalnie, a dalszy jej rozwój bez koncesjonowania doprowadzić może do szkodliwego kryzysu komunikacyjnego.

Uwzględniając miejscowe warunki, należałoby ustalić następujące zasady polskiej polityki komunikacyjnej dla przedsiębiorstw zarobkowych, a które znalazłyby swój wyraz w Rozporządzeniu Wykonawczem do Ustawy, tudzież podane były w drodze instrukcji czynnikom udzielającym koncesyj i czynnikom współpracującym przy udzielaniu koncesyj:

I. ZASADA POPIERANIA KRAJOWEJ INICJATYWY PRYWATNEJ.

Powstanie komunikacji zarobkowej samochodami zawdzięcza się w Polsce niemal wyłącznie inicjatywie prywat-

nej i to nietylko w ruchu zamiejscowym (między gminami), lecz i wewnątrz miast. Instytucje państwowe, samorządowe, przedsiębiorstwa państwowe nie mają, naogół biorąc, wolnych funduszów do uruchomienia własnych imprez samochodowych.

Nowe i nieraz ryzykowne zadania wymagają tu sporej obrotności i brania na siebie ryzyka, o które często trudno w imprezach półurzędowych.

Dalsze zasady tworzą odchylenia od niniejszej zasady. Przyczem już tu zaznaczyć wypada, iż wszelkiego rodzaju koleje (państwowe, normalne, weksle, prywatne, elektryczne) nie powinny napotykać na trudności w krzewieniu własnych przedsiębiorstw samochodowych, albo pozyskiwaniu inicjatywy prywatnej do wspólnej eksploatacji tych przedsiębiorstw.

Zasadę popierania inicjatywy prywatnej należy pojąć w ten sposób, iż celem systemu koncesyjnego nie jest krępowanie i ograniczanie tej inicjatywy, lecz jej *uszlachetnienie*, przez popieranie zawodowości przeciw partactwu, solidności i rzetelności przed kalkulacją dorywczą, tudzież imprez dających gwarancje służby regularnej przed innemi.

II. ZASADA KONCENTRACJI PRACY PRZEDSIĘBIORSTW.

Należy dążyć do możliwego łączenia inicjatywy prywatnej na poszczególnych terenach i w całem państwie. Wypływa to z faktu tańszej i racjonalniejszej pracy, większej siły i wyższego poziomu imprez zorganizowanych i zcałkowanych. W tych warunkach wzrasta odpowiedzialność przedsiębiorstw i powstaje zdolność do brania na siebie zadań nietylko na odcinkach najzyskowniejszych, lecz również na odcinkach mniej zyskownych a nawet czasowo deficytowych. (Komulacja zysków i strat). Wreszcie też łatwiejszą staje się wówczas koordynacja pracy z innemi środkami komunikacji.

W praktyce stosując tę zasadę, należałoby popierać: 1) oferty większe, t. j. obejmujące większą ilość relacyj, oferty *zjednoczonych* przedsiębiorców (spółki), 2) popierać spółki, mające na celu ułatwienie wszystkim członkom eksploatacji *(spółki celowe)*, 3) popierać autorytet i wysiłki *związków ogólnych*, reprezentacyjnych, mających na celu ogólne podniesienie branży przewozów samochodowych.

Idąc dalej i według wzorów przyjętych zagranicą, możnaby nawet dążyć do utworzenia dobrowolnej a nawet może przymusowej *korporacji* wszystkich przedsiębiorstw, odpowiedzialnej za całość dwu branż: autobusowej i ciężarówkowej. Jest to tem bardziej wskazanem, że żadna inna organizacja nie może zastąpić właściwiej interesów przedsiębiorców. Izby Przemysłowo-Handlowe, które stosunkowo najbardziej są powołane do takiego zastępstwa, reprezentują raczej interesy producentów samochodowych, pośredników sprzedaży samochodów i konsumentów przewozowych, nie zaś przedsiębiorców i dlatego Izbom przyznawana jest tylko rola pośredniczenia w ustalaniu zasad polityki dogodnej dla konsumenta i producenta: natomiast faktyczne zastępstwo interesów przedsiębiorców powinno być uskutecznione przez utworzenie osobnej reprezentacji.

III. ZASADA WYJĄTKOWEGO DOPUSZCZANIA MONOPOLU KONCESYJNEGO.

Ta zasada jest umocnieniem zasady podanej pod I i sprostowaniem zasady podanej pod II.

Monopol komunikacyjny uzasadniony jest tylko na kolejach, a to wobec ich nieprzenośności, ekskluzywności, wielkich kosztów inwestycyjnych i uciążliwych obowiązków przewozowo - taryfowych (obowiązek przewożenia zawsze wszystkiego, po cenie maksymalnie i minimalnie ustalonej, dla ogromnej masy surowców poniżej kosztu własnego). Tych okoliczności niema na drodze kołowej, to też monopol jest tu z reguły niewskazanym, zwłaszcza, iż:

a) krępuje w zakresie komunikacyjnym ogół obywateli, a w szczególności pracujących już na danym terenie przedsiębiorców. Dzieje się to na drogach, których przeznaczeniem jest przecież służba dla każdego i które z natury rzeczy stanowią część daleko szerszej niż kolejowa i wszędzie wnikającej sieci innych dróg i relacyj przewozu kołowego;

b) uzależnia rozwój i warunki pracy w dużej mierze od dobrej woli uprzywilejowanego przedsiębiorcy, który nie potrzebuje się w danym okresie czasu liczyć z możliwością współzawodnictwa i podejmuje się zawsze tylko zadań szczególnie zyskownych;

c) stwarza zbyt długotrwałe przywileje, udzielane bez możliwości dokładnego przewidzenia w czasie udzielania koncesji — dalszej ewolucji technicznej i gospodarczej na terenie uprzywilejowanym;

d) łączy się przeważnie z dużemi ofiarami i niebezpieczeństwami, wynikającemi z ciężkich warunków ofert Za ofertami temi stoi zresztą przeważnie kredyt zagranicznych wytwórni samochodowych.

W praktyce koncesje monopolowe, o które, mówiąc nawiasem, ubiega się przeważnie tylko zagraniczny kapitał w krajach stosunkowo bardzo słabych ekonomicznie, powinny być stosowane wyjątkowo w takich tylko razach:

1) gdy przedsiębiorca podjął się budowy autostrady, t. j. nowej drogi, leżącej poza obecnie istniejącemi, przeznaczonej wyłącznie do wszelkiego rodzaju przewozów samochodowych za szczególną opłatą. Po takiej drodze przewóz zarobkowy może być zawarowany wyłącznie dla budującego drogę;

2) gdy przedsiębiorca przyczynił się do budowy i utrzymania drogi na terenie i w warunkach szczególnie trudnych np. w górach, na kresach, na małych odcinkach dowozowych;

3) dla przewozu autobusowego przedsiębiorstw kolejowych na małych odcinkach o charakterze dowozowym lub uzupełniającym przewozy kolei (linje turystyczne, letniskowe, do osiedli krzewionych przez koleje elektryczne).

We wszystkich tych wypadkach udzielenie monopolowej koncesji powinno być uzależnionem od zachodzenia szczególnego interesu publicznego, a pozatem w każdym z tych wypadków monopol powinien być uzależniony od stosowania taboru *produkcji krajowej* (VIII).

Natomiast w żadnym razie nie należy udzielać koncesji monopolowej *na szlakach magistralnych* i dużych i ważnych odcinkach drogowych, a także monopolów długotrwałych.

Również ogólne rozwiązywanie sprawy budowy dróg za pomocą monopolów koncesyjnych nie może być uznane za słuszną zasadę dalej patrzącej polityki komunikacyjnej i nie jest praktykowane przez żadne państwo, które jest gospodarczo niezależne i rozwija prawidłowo przedsiębiorczość komunikacyjną.

IV. ZASADA PLANOWEGO NASYCANIA CAŁEGO KRAJU KOMUNIKACJĄ SAMOCHODWĄ

(plany sieci i terenów przewozowych).

Punktem wyjścia powinna być tendencja zaspakajania już zaistniałych potrzeb komunikacyjnych, nie zaś tworzenie równoległych relacyj przewozowych na terenie, gdzie istnieje już dostateczna sieć komunikacji. Wynika to z większej pilności obsłużenia takich terenów, które odczuwają głód

komunikacyjny. Właściwe ułożenie sieci komunikacyjnej jest tem łatwiejsze, iż samochód, jako narzędzie komunikacji, niezwiązane z miejscem, może być łatwo przenoszonym od spełniania zadań na danym terenie — na inny teren.

Najwłaściwszym środkiem jest tu stworzenie, na podstawie badań lokalnych, pewnych planów regjonalnych i ogólnych rozbudowy komunikacyjnej sieci samochodów zarobkowych. Przy sporządzaniu takich planów możnaby zasięgnąć opinji czynników gospodarczych, związku przedsiębiorstw samochodowych i t. p. Plany takie ułatwią inicjatywie prywatnej wybór pola pracy i uproszczą wykonanie systemu koncesyjnego. Idąc po tej linji możnaby też narzucać, zgodnie z zasadą II, obsługiwanie większych kompleksów przewidzianych w planach.

V. ZASADA DOSTATECZNEJ GĘSTOŚCI W TEJ SAMEJ RELACJI PRZEWOZOWEJ.

Ta zasada jest tylko rozwinięciem powyższej i polega na tem, iż dla dobra przedsiębiorstw i ich owocnej działalności, nie należy w jednej i tej samej relacji przewozu dopuszczać nadmiaru imprez lub operowania nadmiarem taboru przewozowego. I tu istotne wzmożenie się potrzeb komunikacyjnych powinno dopiero decydować o wzroście ilości imprez i taboru.

VI. ZASADA KOORDYNACJI PRACY Z INNEMI PRZEDSIĘBIORSTWAMI KOMUNIKACYJNEMI:

(kolej, poczta).

Już po samem uszlachetnieniu imprez koncesjonowanych i odrzuceniu ofert osób nie posiadających kwalifikacyj zawodowych tudzież materjalnych do prowadzenia komunikacji, spodziewać się można pewnego złagodzenia obecnej dzikiej konkurencji pomiędzy samochodem zarobkowym a koleją, przy której to konkurencji niema racjonalnej kalkulacji przedsiębiorstw samochodowych.

Odpowiednie oddziałanie systemu koncesyjnego na właściwą gęstość i układ pola pracy dokona dalszej korektywy.

Tendencja kolei do obrony przewozów nie jest bynajmniej równoznaczną z chęcią uniemożliwienia wszelkiego współzawodnictwa, lecz tylko takiego współzawodnictwa, które nazwać trzeba nierzetelnem, t. j. które rozwija się wskutek nierówności praw i obowiązków kolei i samochodów oraz które operuje nieuzasadnionym kalkulacyjnie obniżaniem cen i poziomu świadczeń samochodowych. Dotyczy to przedewszystkiem współzawodnictwa w relacjach odległych.

Z drugiej też strony kolej powinna uzyskać w samochodzie środek dowozowy, uzupełniający jej działalność.

System koncesyjny może stać się narzędziem polityki, wyrozumiałej dla kolei i samochodu, dostatecznie przezornej, wykorzystującej obydwa środki stosownie do ich głównych naturalnych uzdolnień. Ramy tego systemu powinny być zatem na tyle szerokie, by możliwem było nadal pewne współzawodnictwo na równych prawach i obowiązkach, lecz na tyle wiążące, by współzawodnictwo to nie przekształciło się w zaciętą walkę, która początkowo mogłaby przynieść ludności pewne zyski, w krótkim już jednak czasie, osłabiając obydwu współzawodników, sprowadziłaby za sobą poważny kryzys komunikacyjny i szkody ogólno-społeczne (przykłady zagraniczne).

Ze stanowiska kolei należy w szczególności podkreślić następującą argumentację, przemawiającą za skoordynowaną regulacją:

a) Aparat kolei jest nieprzenośny, i niewyzyskany, co uniemożliwia jego likwidację i przenoszenie pracy z miejsc mniej rentownej eksploatacji do innych.

b) Świadczenia kolei są niezastąpione w zakresie przewozu masowego, tak odległego jak bliskiego. Kolej posiada możność b. taniego wzmagania przewozów pociągowych, nie będąc przytem również pozbawioną możliwości tworzenia mniejszych składów o częstotliwym przebiegu (motorowozy, lekkie pociągi).

c) Kolej związana jest szeregiem obowiązków przewozowych, których samochody nigdy mieć nie będą, jako to obowiązek wożenia zawsze wszystkiego i b. regularnie.

d) Kolej ponosi w całości swoje koszta drogowe, policyjne, budynkowe, koszta odbudowy zniszczeń wojennych, odszkodowania przewozowe i t. p.

e) Kolej obciążona jest różnemi ciężarami na rzecz ogółu i pewnych działów państwowości np. wojska, samorządów miejskich tudzież swych pracowników (emerytury, ubezpieczenia socjalne, mieszkania).

f) Najcięższe jednak obowiązki kolei wypływają z jej służby na rzecz *gospodarki ogólno-państwowej* i pod tym względem niema żadnego porównania z obowiązkami samochodu zarobkowego.

Kolej służy jako narzędzie i regulator krajowego życia ekonomicznego, a wyrazem tego jest jej taryfa. Pełniąc taką służbę musi się przytem kolej utrzymać bez deficytu, musi zdobyć zasoby do dalszej rozbudowy i przynieść jeszcze zyski do kasy państwa.

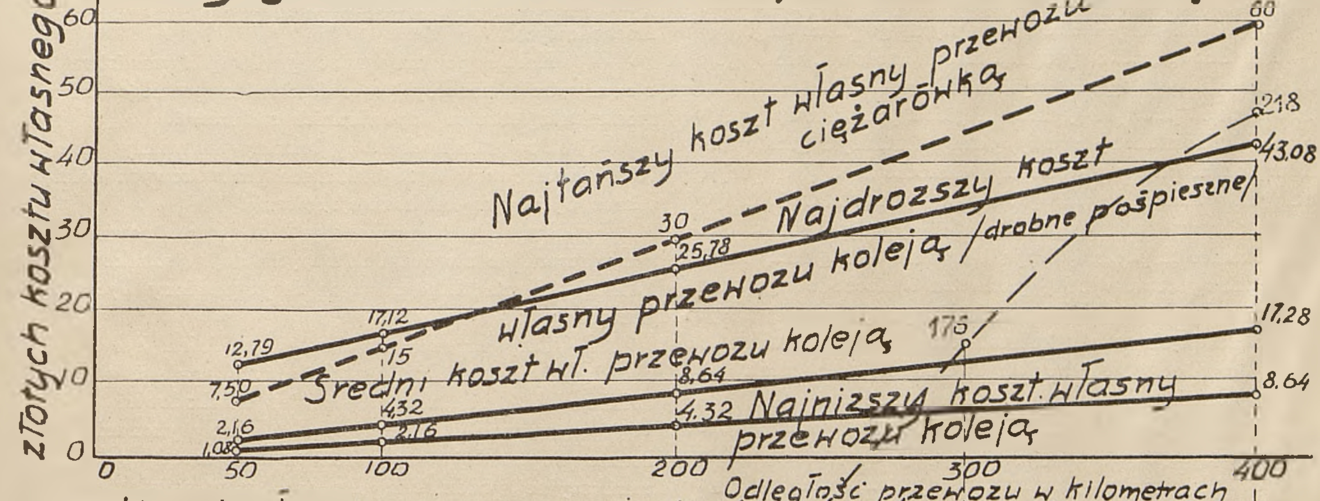
Wskutek tego, iż taryfa kolei jest narzędziem polityki gospodarczej, musiano odstąpić od takiego kształtowania się tej taryfy, które odpowiadałoby kosztom własnym poszczególnych rodzajów przewozu kolejowego, a zatem zbudowano ją w sposób sztuczny. W tym sztucznym układzie, taryfy dla najtańszych surowców, zwłaszcza przy eksporcie (drzewo, węgiel) ukształtowane są nieraz bardzo znacznie poniżej kosztów własnych. Aby uniknąć deficytów z takich przewozów, musiała kolej ustanowić stosunkowo bardzo wysokie taryfy na artykuły cenne. Taryfy te wyrastają wysoko ponad koszta własne.

Ten system równowagi taryfowej nie budził poważnych wątpliwości w okresie, gdy kolej miała monopol przewozowy Rzecz uległa poważnej zmianie gdy pojawił się samochód konkurencyjny. Taryfa samochodowa nie jest bynajmniej sztuczną i nie zależy od wartości towaru, a tylko od wielkości partyj przewozu, okazji powrotnych, intensywności przewozu. Podczas gdy przeciętny *koszt własny* przewozu kolejowego jest wielekroć niższym od samochodowego i nawet koszt własny przewozu przesyłek drobnych pośpiesznych staje się tańszym od najtańszego kosztu przewozu samochodowego już od 125 km. *wręcz odwrotnie* jest z taryfami kolejowemi, wskutek ich sztucznego rozpięcia. Najdroższe taryfy kolejowe są znacznie droższemi od przeciętnych samochodowych, przez co ułatwioną jest konkurencja ciężarówek nawet na dalekie przestrzenie przy przewozie artykułów cennych.

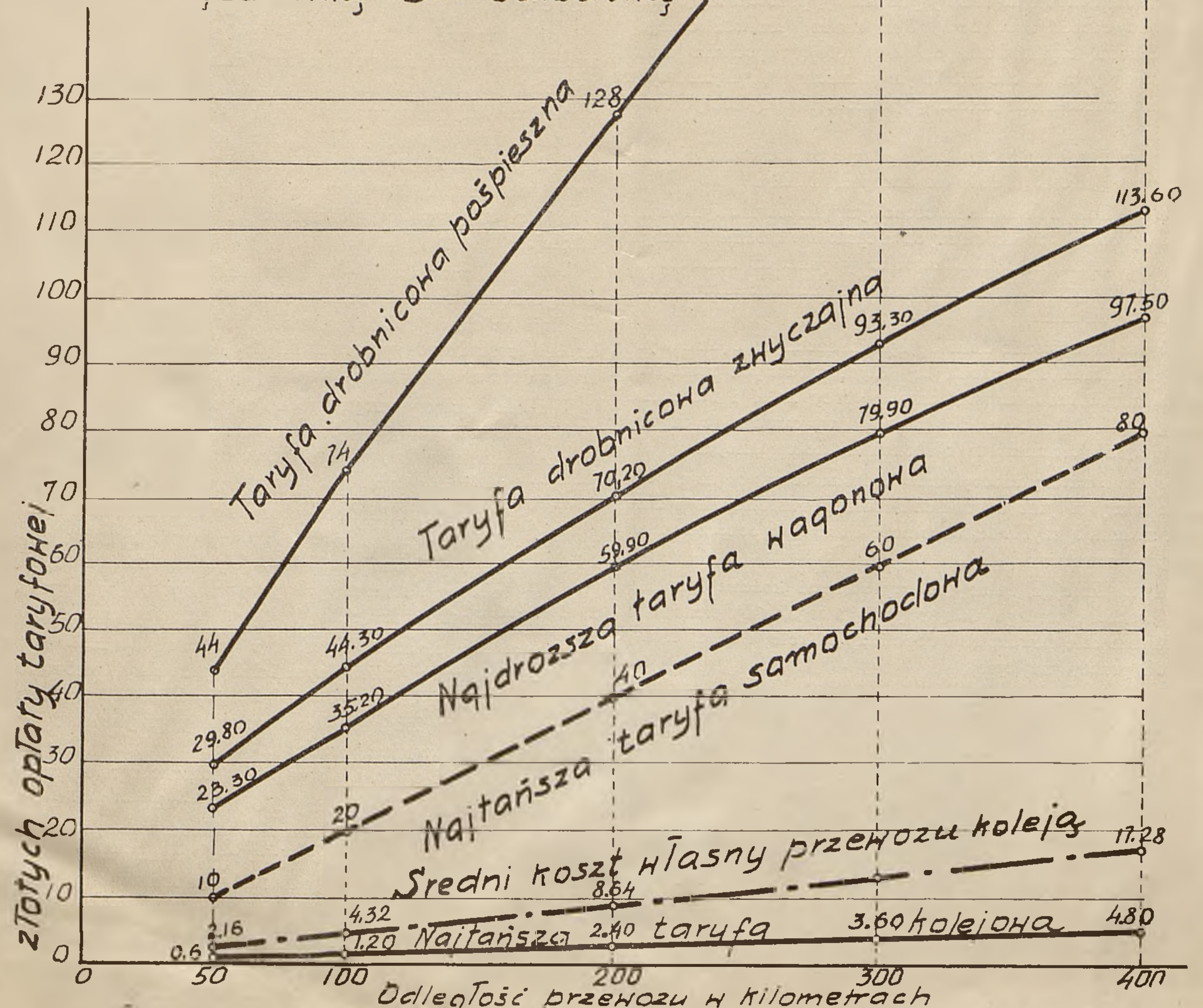
Jak widać z tego rozbieżność systemu taryf kolei (sztucznej) i samochodu (rynkowej) ułatwia samochodom podkopywanie przewozów kolejowych, wiodąc do zachwiania systemu taryfowego i polityki taryfowej, uprawianej zapomocą tego systemu przez państwo.

Polska jest charakterystycznym terenem, gdzie samochody zarobkowe rwą się właśnie do spełniania takich zadań, w odległościach przewozu bardzo dalekich, między centrami doskonale obsłużonemi przez kolej. Nie spełniają one tutaj żadnych nowych zadań, ofiarując tylko nieco tańszy przewóz.

Porównanie kosztu i ceny przewozu koleją P.K.P. i ciężarówką samochodową



Koszt własny przewozu jednej tonny towaru koleją P.K.P. i ciężarówką samochodową



Cena przewozu /taryfa/ 1 tonny towaru koleją P.K.P. i ciężarówką samochodową

Dalszą konsekwencją tej ewolucji są następujące alternatywy:

1) albo kolej będzie musiała poddać gruntownej rewizji układ taryfowy, podwyższając może o $^1/_5$ najtańsze taryfy i obniżając może o $^1/_5$ najdroższe taryfy, zmniejszając rażącą różnicę pomiędzy kosztami własnemi a taryfami. Byłoby to jednak dużym ciosem dla życia gospodarczego;

2) albo państwo, pragnąc nadal zachować kolej jako narzędzie polityki ogólnogospodarczej, udzieli kolei ochrony przewozów od pewnych granic odległości przewozowych. Granice zaś te ustalonoby z przyjęciem naturalnym granic konkurencyjności przewozów kolei i samochodu t. j. z przyjęciem jako miarodajnych, prawdziwych kosztów własnych poszczególnych gatunków przewozu kolejowego i samochodowego. Granice te powinny wypaść w takiej odległości, w której najtańszy koszt własny przewozu samochodowego przecina się z najdroższym kosztem własnym przewozu kolejowego, obliczonym wraz z kosztem odwózki. Byłby to zatem powrót od zasady sztucznej taryfy kolejowej do zasady naturalnej konkurencji według kosztów własnych.

3) Przy pozostawieniu bez zmian obecnego stanu rzeczy nieuniknionym będzie prędzej czy później deficyt kolejowy, wraz z jego wszystkiemi następstwami dla życia gospodarczego, a który byłby wynikiem jednostronnej polityki komunikacyjnej, która z całą stanowczością nagina jeden środek komunikacji do służby publicznej, pozostawiając drugiemu dowolność i swobodę. Już dzisiaj przewóz odległy samochodami ciężarowemi odbiera kolejom polskim kilka procent wpływu, a chociaż ubyło samochodów ciężarowych w liczbie, wzrosła ich jakość, pojemność i odległość przewożenia.

Za ustaleniem granicy pola pracy: samochodów i kolei przemawiają zresztą różne okoliczności, a mian.:

a) że kolej tak w ruchu osobowym jak towarowym czyni stale ulepszenia i że do dalszych ulepszeń w terenie bliższym będzie ją nadal nakłaniał zarobkowy przewóz samochodowy, zaś w terenie dalszym przewóz samochodami niezarobkującemi, prywatnemi;

b) że w systemie koncesyjnym miarodajną będzie wyższość świadczeń samochodu czy kolei w danych relacjach, dostateczność lub niedostateczność pracy kolei i stosownie do tego udzielać się będzie koncesyj, wprowadzających postęp nietylko techniki ale i ekonomiki komunikacyjnej;

c) że z natury rzeczy samochody zarobkujące dają bezsporne korzyści tylko w bliskich i średnich relacjach, a w dalszych zatracają szybkość, obrotność i zaletę z bezprzeładunkowego przewozu;

d) że kolej z natury rzeczy stanowi kościec komunikacji, wskutek taniego uciągu pociągowego, gdy samochód ma głównie cele dowozowe i dopełniające kolej i w tej ostatniej roli pracuje najlepiej;

e) że granica konkurencyjności wypada stosunkowo dość daleko i nie będzie ustalona w drodze norm, a tylko w drodze zgodnej instrukcji czynników decydujących. Wszelkie lokalne odstępstwa mogą być dopuszczane, gdy leżą w interesie ogólnym.

Powyższe *postulaty* wiodłyby w praktyce do poniższych *wniosków* praktycznych:

W Rozporządzeniu Wykonawczem należy ustalić z całą wyrazistością, iż:

1) Koncesji udziela się z uwzględnieniem całokształtu istniejących stosunków komunikacyjnych z uwzględnieniem interesów istniejących przedsiębiorstw komunikacyjnych, tudzież ich wystarczalności dla zaspokojenia potrzeb gospodarczych komunikacyjnych i w myśl ogólnego państwowego planu komunikacyjnego.

2) Kolej ma prawo protestu, rozpatrywanego przez wyższą instancję co do zakładania nowych imprez, rozszerzenia terenu ich pracy i uprawnień; dotyczy to także kolei prywatnych.

3) Interesy kolei powinny być uwzględnione w szczególny sposób przy układaniu rozkładów jazdy i taryf samochodowych.

4) Koleje powinny mieć prawo pierwszeństwa przy otrzymywaniu koncesyj, ograniczone do pewnego czasu od momentu zgłoszenia odpowiednich zastrzeżeń.

5) Dowóz samochodowy lokalny uprawiany przez koleje i zawarowany w regulaminach przewozowych kolei powinien być wolny od koncesjonowania.

6) Imprezy samochodowe towarowe powinny być przymuszone do stosowania jawnych taryf, jednakowych dla każdego klienta. Ulgi od tych taryf powinny być ogólnie dostępne.

7) Cały przewóz zarobkowy powinien być poddany obowiązkowi prowadzenia ksiąg handlowych i stosowania dokumentów przewozowych, tudzież odszkodowań.

W zakresie instrukcyj szczególnych wykonania prawa koncesyjnego należałoby ustalić wspólne zasady polityki komunikacyjnej, oddzielnie dla autobusów i oddzielnie dla ciężarówek:

A) o ile chodzi o teren pracy autobusów:

1) Nie należy krępować w żadnym wypadku powstawania linij autobusowych, nawet całkowicie równoległych do kolei, gdy nie są one dłuższemi niż 50 km. W tych relacjach autobusy zawsze mają do spełnienia zadania przez kolej nie dające się zastąpić i praca ich jest głównie dowozową i lokalną. Takie linje autobusowe muszą jednak dostosować do przebiegów kolei swój rozkład jazdy, tak, aby z tego największą korzyść odniosła ludność, przedsiębiorca i kolej.

2) W relacjach 50—100 km. linja autobusowa powinna być dopuszczona tylko wówczas, gdy nie jest równoległą do linji kolejowej. Miarą równoległości jest: długość, szybkość i częstotliwość połączeń między krańcowemi punktami linji autobusowej, a mianowicie:

a) dopuszczone mogą być linje autobusowe dłuższe niż 50-cio kilometrowe, gdy skracają one conajmniej o $^1/_4$ połączenie kolejowe licząc w kilometrach pomiędzy punktami krańcowemi linji autobusowej, dalej

b) linje, wprowadzające pomiędzy krańcowemi punktami komunikację conajmniej o $^1/_3$ szybszą, niż biegnąca równolegle kolej, przyjmując 30 kl., jako szybkość autobusu. Obydwa te typy autobusowych połączeń muszą być uznane za półrównoległe i dające wyjątkowe korzyści publiczności,

c) można również dopuszczać do powstawania komunikacji autobusowej, która dopełniałaby przewozy kolei w relacjach równoległych, w porach dnia, gdy brak jej przewozu masowego, niezbędnego do uruchomienia pociągów, lub gdy przebieg pociągów jest rzadszym niż dwa razy dziennie w każdą stronę i odbywa się w pociągach ruchu mieszanego.

3) W relacjach powyżej 100 kl. powinien być z zasady wszelki przewóz autobusami wykluczonym, prócz turystycznego (okrężnego) i w niektórych relacjach na kresach wschodnich, gdzie tę odległość można podnieść do 125 km.

Powyżej wskazane zasady powinny być omówione wstępnie ze Związkiem Związków Przedsiębiorstw Autobusowych R. P., który zapewne oceni korzyści obopólne dla autobusów i kolei.

Gdyby, stosownie do tych reguł ułożono plany regjonalne i na cały kraj sieci autobusowej, ułatwionoby ogrom-

nie koordynację komunikacji kolejowej i autobusowej (vide zasada IV).

Niezależnie od relacji przewozu należy uzyskać zawsze takie uzgodnienie rozkładów jazdy i taryf, by publiczność uzyskała dogodną komunikację magistralną i lokalną. Nie ulega wątpliwości, że niejednokrotnie trzeba będzie również odpowiedniej zmiany rozkładu jazdy kolei, który nie może być usztywnionym jak w dobie monopolu.

B) o ile chodzi o teren pracy ciężarówek zarobkowych:

Ponieważ najtańszy koszt własny przewozu samochodami przecina się z najdroższym kosztem własnym przewozu kolejami (pośp. drobnica) w granicach około 125 km., a do korzyści przewozu samochodowego trzeba dodać przewóz bezprzeładunkowy, podnoszący wartość świadczeń o 20%, przeto zarobkowy przewóz towarów samochodami winien być dopuszczany w relacjach nie dalszych niż 150 km. Jest to granica zupełnie dostateczna dla owocnej pracy tych samochodów na rzecz gospodarstwa narodowego (patrz wykres).

Chcąc zachować swobodę ruchu dla każdego rodzaju przewozów, które rzadko tylko będą linjowemi i w całem tego słowa znaczeniu regularnemi, trzeba ustalić udzielanie koncesyj na szereg powiatów, stanowiących razem pewne kompleksy komunikacyjne w danym kierunku (wzdłuż arteryj) lub w skupieniu dokoła ważnych centrów komunikacyjnych. W każdym razie musiałaby tu być uwzględniona zasada, iż najdłuższa relacja przewozu, możliwa w złączonych powiatach, nie powinna przekraczać 150 km. (instrukcja).

Ta zasada wymagałaby o tyle uwzględnienia w Rozporządzeniu Wykonawczem, iż należałoby objaśnić w duchu powyższym znaczenie słów ustawy, ustanawiającej koncesje na „kierunki" i „obszary".

Przy ubieganiu się o koncesję towarową na linję, czy sieć linij należy utrzymać w drodze instrukcyj jako maksymalną odległość: 150 km, jako zasadę, od których w wypadkach wyjątkowych możnaby czynić odstępstwa.

Koncesjonowanie na zasadach wyżej wymienionych dałoby ciężarówkom duże pole swobody w ruchu średnio i krótkobieżnym, zachowując dla kolei niepodzielnie ruch dalekobieżny. W razie nieżyciowości, w pewnych wypadkach, można poczynić ustępstwa.

Szczególnie ułatwioną jest w systemie obszarowym kontrola przewozów, gdyż samochody nosiłyby tabliczki i oznaki z numerami powiatów. Linje towarowe podlegałyby pewnym obowiązkom regularności (taryfy, rozkłady), przedsiębiorstwa zaś na obszary — tylko podziałowi terenu pracy i ogólnym obowiązkom.

Również i tu ważnym momentem jest prawidłowe ustalanie jawnych taryf i planów przewozowych w porozumieniu z koleją.

System powyżej opisany jest dla ciężarówek o wiele korzystniejszym od innych, np. systemu taryf minimalnych, systemu wyłącznie linij przewozowych, wysokiego opodatkowania przewozów konkurencyjnych i t. p. W Niemczech zawiódł system minimalnych taryf i koncesyj uniwersalnych na całe państwo.

Powyższemu projektowi przyświeca chęć rozwiązania zawczasu problemu *współzawodnictwa i wzgląd na wyjątkowo trudne położenie i nigdzie zresztą tak nie wybijające się zadania kolei polskich, będących dźwignią polskiej produkcji, handlu i konsumcji, której zachwianie może sprowadzić nieobliczalne skutki.* System obszarowy przynosi też przewoźcom podział pola pracy i ludności stałość komunikacji samochodowej.

Dodatkowo można zaznaczyć, iż system koncesyjny pośrednio zachęca do tworzenia przewozów towarowych niezarobkowych. Ten zaś rodzaj przewozów powinien być w Polsce krzewiony z większą niż dotychczas intensywnością, bowiem samochody niezarobkowe (prywatne) jakością i ilością przewyższają zarobkowe we wszystkich państwach Europy i Ameryki, stanowiąc dopiero o motoryzacji krajów.

Przedsiębiorstwa samochodowe zarobkowe, upodabniając się do kolei, muszą być poddane właściwym rygorom, a skoro nie można ich pod względem obowiązków przewozowych zrównać z kolejami, należy im wyznaczyć teren pracy odpowiednio dostosowany do ich korzystnej pracy przewozowej.

Co się tyczy poczty, wymagania jej muszą być wysłuchane w interesie ogólnym przy układaniu kierunków i warunków przewozu koncesjonowanego.

VII. ZASADA SPRAWNOŚCI PRZY UDZIELANIU KONCESYJ.

W imię tej zasady, warunkującej praktyczność całego systemu, należy ustalić ścisłe terminy maksymalne uzgodnień koncesyjnych i ustalić szybką procedurę. Te względy przemawiają przeciw tworzeniu ciężkich komisyj o wielkim składzie, dla spraw małej wagi, które są przedmiotem decyzyj pierwszej instancji. Wzorem innych państw należy tedy pozostawić Komisję z współudziałem czynnika gospodarczego tylko przy Ministrze Komunikacji. O ile zaś chodzi o sprawy pierwszej instancji, które interesują przedewszystkiem władzę drogową, kolejową, pocztową i wojskową — ograniczyć się do uzgodnienia przedstawicieli tych władz i urzędów i to nie w drodze konferencyjnej, lecz zapomocą stałych łączników, którzy szybko wypowiedzą się w każdej ze spraw dotyczących ustalenia, zmiany warunków koncesyjnych, rozkładów jazdy i taryf. Procedura taka będzie tańszą i sprawniejszą. Powoływanie natomiast ogromnych komisyj nie jest możliwem tak często, udział wielu przedstawicieli dla licznych spraw byłby zupełnie zbędnym (np. przy zmianie rozkładu jazdy, spowodowanego zmianą rozkładu jazdy kolei). Wyniki uzgodnień tego rodzaju mogłyby stać się łatwo przypadkowemi, potrzebnem byłoby znaczne zwiększone korespondowanie przy przesyłaniu materjałów, obarczonoby wojewodę nowemi zadaniami zbyt daleko idącej procedury.

Przyczem należy wyraźnie stwierdzić, iż zadaniem niekogo innego jak właśnie władz wojewódzkich i komunikacyjnych jest dokładne poznanie jakie są potrzeby komunikacyjne ludności i podobnie jak dla takich spraw nie zwołuje się komisyj na kolei, będą one i tu zbędne.

Należy tedy poniechać eksperymentu z komisjami wojewódzkiemi, poprzestając na utworzeniu łączników trzech władz uzgadniających, mających najżywsze interesy i reprezentujących dostatecznie potrzeby komunikacyjne ludności życia gospodarczego oraz conajwyżej zasięganiu opinji Izby P. H., a w sprawach fachowych współpracując z organizacją lokalną przedsiębiorców.

Izby i inne instytucje powinny być natomiast zawsze wysłuchane przy organizacji zasad, planów ogólnych i t. p. w Komisji przy Ministrze i tu jednak tylko jako opinjodawcze i niezależnie od osobnego przedstawicielstwa branży samochodowych przewoźców autobusowych i ciężarówkowych.

Władze uzgadniające sprawy koncesyj powinny mieć w tych sprawach prawo odwołania do wyższej instancji oraz własną inicjatywę w zakresie wniosków co do rozkładów jazdy i taryf. To ostatnie prawo jest ważnem ze względu na potrzebę tworzenia komunikacji bezpośredniej, dogodnych połączeń pocztowych i dostosowanych do kolei rozkładów jazdy.

Nawiasem mówiąc można stwierdzić, iż tendencja do komisyjnego rozpatrywania spraw koncesyjnych przy udziale

czynnika gospodarczego — wypływa z nadmiaru ostrożności, a nawet może z pewnej nieufności wobec czynnika urzędowego, lecz nie powinna być uwzględnioną jako tamująca sprawność systemu koncesyjnego.

VIII. ZASADA POPIERANIA PRZEMYSŁU KRAJOWEGO.

Przy wszelkich koncesjach należy po myśli odpowiedniego postanowienia w Rozporządzeniu Wykonawczem i w Instrukcji uprzywilejować przedsiębiorstwa przychodzące z wozami typu krajowego. Posiadanie takich wozów z drugiej strony nie powinno samo dla siebie stanowić podstawy do otrzymania koncesji monopolowej. Natomiast żadnej koncesji monopolowej nie powinno się udzielać bez wypełnienia tego warunku.

Zasada ta, choć niemile widziana u niektórych pośredników sprzedaży firm zagranicznych, jest rozumnem krzewieniem własnej twórczości w zakresie samochodów i stosowanie jej przyniesie, nawet w wypadku, gdyby się popierało towar droższy, lepsze wyniki pod względem gospodarczym, niż go daje dzisiejsza zależność od produkcji i kredytu firm zagranicznych.

Z punktu widzenia kolejowego również należy uznać ją za słuszną, produkcja bowiem samochodów wzmaga przewozy kolei.

Od Redakcji. Pozwalamy sobie w niniejszym numerze dać powyższy artykuł, dla tem pełniejszego zorjentowania sfer gospodarczych zainteresowanych w przemyśle autobusowym, o panujących prądach w akcji dążącej do przebudowy obecnej struktury komunikacji autobusowej i ciężarowej. Wierzymy, że artykuł ten ujmujący w sposób dość szczegółowy wzajemny stosunek kolei do zarobkowego transportu samochodowego i uzewnętrzniający ujęcia tego stosunku z pewnej tendencji polityki komunikacyjnej będzie pobudzającym czynnikiem Sz. Czytelników do przeprowadzenia generalnej dyskusji. Dla powyższego będziemy bardzo radzi udzielić miejsca w naszem piśmie.

INSTRUKCJA DLA ORGANIZATORÓW SPÓŁDZIELNI HANDLOWYCH

Ustawy — Rozporządzenia. — Instrukcje.

Ruch spółdzielczy w Polsce został uregulowany szeregiem ustaw, rozporządzeń i instrukcyj, z któremi każdy organizator spółdzielni musi się zaznajomić, przed rozpoczęciem czynności organizacyjnych. Zbiór obowiązujących ustaw i rozporządzeń pod tyt. „Kodeks Spółdzielczy" jest do nabycia w Związku Spółdzielni Polskich, Warszawa, Jasna 8.

Założenie Spółdzielni.

Do założenia Spółdzielni potrzeba zarejestrowania statutu. Spółdzielnia musi liczyć co najmniej 10 członków-założycieli. Pierwszą czynnością założycieli jest opracowanie statutu, względnie uzupełnienie ramowego statutu, opracowanego przez Związek. Przytem należy zwracać uwagę, ażeby postanowienia statutu nie były w żadnym paragrafie sprzeczne z ustawą o spółdzielniach. Statut musi być rozpatrzony, przyjęty i podpisany przez założycieli na pierwszem organizacyjnem Walnem Zgromadzeniu.

Walne Zgromadzenia Organizacyjne. — Protokół.

Z organizacyjnego Walnego Zgromadzenia zostaje spisany protokół według następującego wzoru (protokół ten winien być wpisany do specjalnej Księgi Protokółów Walnego Zgromadzenia).

PROTOKÓŁ Nr. 1.

Walnego Zgromadzenia założycieli spółdzielni pod firmą . . . . w . . . .

W dniu . . . . 19 . . . r. w sali . . . . , o godz. . . . . odbyło się Walne Zgromadzenie założycieli spółdzielni . . . . w obecności . . . . . . osób.

Porządek dzienny obejmował:

1) Wybór przewodniczącego,
2) Rozpatrzenie i przyjęcie statutu,
3) Wybór członków Rady Nadzorczej i określenie wynagrodzenia tychże.
4) Przyjęcie regulaminu Rady Nadzorczej,
5) Określenie granicy do jakiej spółdzielnia zaciągać może zobowiązania,
6) Określenie granicy najwyższego kredytu towarowego, jaki może być przez spółdzielnię udzielany członkom i niečłonkom,
7) Upoważnienie Zarządu do poczynienia zmian w statucie, jakichby zażądał Sąd Okręgowy.

Ad. p. 1. Na przewodniczącego powołano przez aklamację:

p. . . . . na sekretarza p. . . . .
na asesorów pp. . . . .

Ad. p. 2. Rozpatrzono i przyjęto statut, co obecni założyciele stwierdzili swemi podpisami położonemi na statucie.

Ad. p. 3. Do Rady Nadzorczej wybrano na członków:

1. p. . . . . głosami . . . .
2. p. . . . . „ . . . .
3. p. . . . . „ . . . .
i t. d. według ilości członków Rady przewidzianej statutem.

Na zastępców:

1. p. . . . . głosami . . . .
i t. d. jak wyżej.

Ad. p. 4. Odczytany regulamin dla Rady Nadzorczej przyjęto i uchwalono, że członkowie Rady Nadzorczej pobierają za posiedzenie żetony po zł. . . . . (ewentualnie pobierają pozatem zwrot kosztów podróży kl. . . . , lub też nie pobierają żadnego wynagrodzenia).

Ad. p. 5. Spółdzielnia może zaciągać zobowiązania do wysokości zł. . . . . . . (przy uchwalaniu maksimum zobowiązania spółdzielni należy być bardzo ostrożnym i zasadniczo nie przekraczać 10-krotnej wysokości kapitałów własnych).

Ad. p. 6. Zarząd spółdzielni może udzielać kredyty towarowe odbiorcom, za odpowiedniem zabezpieczeniem.

Maksimum tego kredytu oznacza się dla członków spółdzielni do zł. . . . . . . dla niezłonków do zł. . . . . . . W granicach powyższych oznaczy Rada Nadzorcza na wniosek Zarządu maksimum kredytu, jaki może być udzielony poszczególnym odbiorcom.

Ad. p. 7. Upoważnia się Zarząd do poczynienia zmian w statucie, jakichby zażądał Sąd Okręgowy.

Na tem zebranie zakończono.

Przewodniczący (—)

Sekretarz (—)

Asesorowie (—) (—)

Rada Nadzorcza.

Rada Nadzorcza wybiera na pierwszem swojem posiedzeniu z pośród swoich członków prezesa i viceprezesa, oraz powołuje z pośród członków spółdzielni Zarząd, składający się z tylu osób, ilu przewiduje statut.

Zarejestrowanie.

Zarząd po ukonstytuowaniu się winien wystąpić do Sądu Okręgowego z wnioskiem o zarejestrowanie spółdzielni.

Do podania należy dołączyć:

1) Oryginał statutu podpisany przez wszystkich założycieli (podpisy nie wymagają uwierzytelnienia),

2) Dwa odpisy tego statutu,

3) Odpis protokółu Walnego Zgromadzenia.

4) Odpis protokółu z posiedzena Rady Nadzorczej, na którem wybrano Zarząd.

Zgodność odpisów statutu i protokółów p. 3 i 4 potwierdza Zarząd swojemi podpisami pod stemplem firmy.

Przy zarejestrowaniu statutu uiszcza się opłatę zł. 4, a oprócz tego ponosi spółdzielnia koszt ogłoszenia w piśmie, przewidzianem przez statut. Za każdy wyciąg z rejestru należy się zł. 2.

Podanie do Sądu Okręgowego podpisują wszyscy członkowie Zarządu, przyczem podpisy ich winny być uwierzytelnione.

Wzór podania:

Do Sądu Okręgowego Wydział IV w . . . .
Spółdzielnia . . . .
. . . .

Załączając przy niniejszem oryginał statutu Spółdzielni . . . . w . . . . wraz z dwoma odpisami, odpis protokółu Walnego Zgromadzenia z dnia . . . ., oraz odpis protokółu z posiedzenia Rady Nadzorczej z dn. . . . . na którem powołano Zarząd stosownie do brzmienia § . . . statutu o osobach . . . .

Zarząd wymienionej spółdzielni prosi o zarejestrowanie tegoż statutu, w myśl przepisów art 5 Ustawy o Spółdzielniach, i o wciągnięcie do rejestru nazwisk członków Zarządu stosownie do art. 7 ust. 2 Ustawy o Spółdzielniach.

Stempel firmy i podpisy. — Inne zgłoszenia i ogłoszenia.

Oprócz obowiązku zarejestrowania mają spółdzielnie obowiązek dokonywania szeregu zgłoszeń i ogłoszeń przepisanych przez prawo. Wszystko to ujęte jest w broszurze opracowanej przez prezesa Państw. Rady Spółdzielczej p. J. Kwiecińskiego (do nabycia w Związku Spółdzielni Polskich).

Ustawodawstwo Skarbowe.

Spółdzielnie korzystają z pewnych ulg podatkowych i stemplowych. Zarząd spółdzielni musi być w tym kierunku dokładnie poinformowany. Odnośne przepisy zostały w fachowem opracowaniu ujęte w książkę pod tyt. „Ustawodawstwo Skarbowe w odniesieniu do spółdzielni" (do nabycia w Związku Spółdzielni Polskich).

Deklaracje członkowskie.

Na prawidłowe wypełnienie i przechowywanie deklaracji należy zwrócić szczególną uwagę (deklaracje dostarcza Związek).

Księga rejestru członków.

W pierwszym dniu rozpoczęcia czynności winna być założona Księga rejestru członków (Księgę dostarcza Związek).

Należenie do Związku Rewizyjnego.

Każda spółdzielnia obowiązana jest poddawać się ustawowej rewizji. W tym celu powstały Związki Rewizyjne, które wykonują czynności rewizyjne w spółdzielniach należących do nich. Pozatem przewiduje ustawodawstwo, że z wielu dobrodziejstw ustawowych mogą korzystać tylko spółdzielnie, należące do Związku Rewizyjnego. Spółdzielnie nienależące do Związku Rewizyjnego podlegają rewizji przeprowadzonej przez rewidentów Rady Spółdzielczej.

Związek Spółdzielni Polskich, Warszawa, ul. Jasna Nr. 8 udziela wszelkich rad potrzebnych organizatorom spółdzielni i roztacza stałą opiekę nad spółdzielniami należącemi do Związku.

Zgłoszenia przystąpienia do Związku.

Spółdzielnia, zgłaszając przystąpienie swoje do Związku Spółdzielni Polskich, powinna przesłać Związkowi: odpis protokółu organizacyjnego Walnego Zgromadzenia; odpis statutu przyjętego przez Walne Zgromadzenie i podpisanego przez założycieli; wyciąg z rejestru handlowego; bilans otwarcia; deklarację przystąpienia do Związku.

Przyjęcie do Związku.

O przyjęciu do Związku decyduje Zarząd Związku uwiadamiając spółdzielnię pisemnie o przyjęciu jej w poczet członków Związku.

Wysokość udziałów.

Ponieważ prawidłowe funkcjonowanie spółdzielni zależy w pierwszym rzędzie od wysokości jej kapitałów własnych, należy oznaczać wysokość udziałów w odpowiednich kwotach niezbyt niskich, a raczej ułatwić członkom spłatę udziałów przez rozłożenie spłaty na raty. Postanowienie takie musi być wyrażone w statucie z dokładnem ustanowienem wysokości raty.

STATUT SPÓŁDZIELNI WIELKOPOLSKIEGO ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW AUTOBUSOWYCH

I. Firma, cel, siedziba, przedmiot oraz czas trwania Spółdzielni.

1.

Firma Spółdzielni brzmi: Spółdzielnia Handlowa przy Wielkopolskim Związku Przedsiębiorstw Autobusowych w Poznaniu, Spółdzielnia z ograniczoną odpowiedzialnością.

2.

Siedzibą Spółdzielni jest Poznań.

3.

Celem Spółdzielni jest podniesienie dobrobytu członków przez prowadzenie wspólnego przedsiębiorstwa.

4.

Przedmiotem przedsiębiorstwa jest zakup i sprzedaż artykułów i akcesorji. potrzebnych dla przedsiębiorstw autobusowych i właścicieli samochodów oraz budowa i prowadzenie urządzeń sprzyjających rozwojowi ruchu autobusowego.

5.

Czas trwania Spółdzielni jest nieograniczony.

II. Członkowie.

6.

Członkiem Spółdzielni może być każda osoba, której prawo na to pozwala.

Członkowie nie mogą należeć bez wyraźnej na to zgody Zarządu i Rady Nadzorczej do Spółdzielni, mającej taki sam lub podobny przedmiot przedsiębiorstwa.

7.

Spółdzielnia musi liczyć przynajmniej 10 członków.

8.

O przyjęciu członka decyduje Zarząd; odpowiednia uchwała musi zapaść jednogłośnie. W razie niejednomyślności rozstrzyga Rada Nadzorcza.

9.

Członkowie odpowiadają za zobowiązania Spółdzielni zadeklarowanemi udziałami do wysokości pięciokrotnej.

10.

Udział członka wynosi 200 złotych. Członek płaci za udział przy wstąpieniu conajmniej 50 złotych, a dalszą wartość w 12 miesięcznych ratach.

Każdy członek musi zadeklarować przynajmniej 1 udział.

Członek zobowiązany jest do zadeklarowania dalszego lub dalszych udziałów (o ile kompletne organa Spółdzielni uchwalą, że obrotów towarowych względnie premji nie wypłaca się gotówką, lecz przeznacza się na wpłatę na dalsze udziały).

11.

Członek płaci tytułem wstępnego 5 złotych, które przekazuje się do funduszu zasobowego. Zwolnieni od wstępnego są spadkobiercy po zmarłych członkach, którzy jako nowi członkowie do Spółdzielni przystępują.

12.

Przystępujący do Spółdzielni składa deklarację stosownie do art. 17, 1 i 2 ustawy o spółdzielniach.

13.

Członek może wystąpić ze Spółdzielni za rocznem pisemnem wypowiedzeniem. Za datę wystąpienia uważa się ostatni dzień tego roku obrachunkowego, w którym upływa termin wypowiedzenia.

Wypowiedzenie poszczególnych udziałów jest niedopuszczalne.

14.

Członka zmarłego uważa się za występującego z końcem roku obrachunkowego, w którym śmierć nastąpiła.

15.

Członek może być wykluczony ze Spółdzielni na skutek zgodnych uchwał Zarządu i Rady Nadzorczej:

1) w razie niezgodnych z prawdą oświadczeń przy przystąpieniu do Spółdzielni;
2) w razie należenia do innej spółdzielni bez zachowania postanowień par. 6 statutu;
3) w razie niewypełnienia zobowiązań, przyjętych wobec Spółdzielni lub nie wypełnienia obowiązków, przepisanych statutem lub uchwałami władz Spółdzielni;
4) w razie szkodzenia Spółdzielni w jakikolwiek bądź sposób czynem lub słowem;
5) w razie ogłoszenia mu upadłości, utraty przezeń prawa do samodzielnego zarządzenia majątkiem lub złożenia przysięgi wyjawienia.

O wykluczeniu winien Zarząd niezwłocznie zawiadomić członka listem poleconym.

Wykluczenie ma skutek z końcem roku obrachunkowego, w którym nastąpi.

Od chwili wysłania zawiadomienia o wykluczeniu członek nie ma prawa brać udziału w Walnych Zgromadzeniach, ani należeć do Zarządu lub Rady Nadzorczej. Decyzja o wykluczeniu jest ostateczna.

16.

Członkowie mają prawo:

1) składania zażaleń na pracowników i Zarząd Spółdzielni z tem, że wszelkie zażalenia muszą być wpisane do wyłożonej w lokalu Spółdzielni księgi zażaleń;

2) brania udziału w obradach Walnego Zgromadzenia, oraz czynnego i biernego udziału w wyborach do organów Spółdzielni;

3) uczestniczenie w zyskach Spółdzielni.

17.

Członkowie są zobowiązani:

1) do przestrzegania niniejszego statutu oraz uchwał władz Spółdzielni;

2) do popierania Spółdzielni przez załatwianie w miarę możności za jej pośrednictwem interesów, wchodzących w zakres statutowej działalności Spółdzielni.

18.

Udziały są niezbywalne i nie mogą być oddawane pod zastaw. Jeżeli atoli członek przestał należeć do Spółdzielni, roszczenie, jakie ma do niej na podstawie art. 47 Ustawy o Spółdzielniach może być te lub zastawione.

III. Władze (organa) Spółdzielni)

19.

Władze Spółdzielni są:

1) Zarząd,
2) Rada Nadzorcza,
3) Walne Zgromadzenie.

20.

Członkowie Zarządu i Rady Nadzorczej muszą mieć pełną zdolność do działania prawnego, być członkami Spółdzielni i wpłacić pełny udział.

21.

Nie można być równocześnie członkiem Zarządu i Rady Nadzorczej. Członkowie Zarządu i Rady Nadzorczej nie mogą być ze sobą spokrewnieni ani spowinowaceni, bądź w linji prostej, bądź też do drugiego stopnia linji bocznej.

22.

Członek Zarządu lub Rady Nadzorczej, który w danej sprawie jest zainteresowany, nie może na posiedzeniach Zarządu i Rady Nadzorczej być obecny, ani przy rozprawach ani przy głosowaniu.

Członek Zarządu, lub Rady Nadzorczej, nad którego majątkiem ogłoszono upadłość, względnie, którego majątek nieruchomy uległ przymusowej sprzedaży w drodze subhasty, lub który złożył przysięgę wyjawienia, traci urząd piastowany w Spółdzielni.

1. Zarząd.

23.

Zarząd składa się z 3 członków, wybranych uchwałą Rady Nadzorczej na czas nieograniczony względnie na czas kontraktowo oznaczony. Rada Nadzorcza może wyznaczać zastępców członków Zarządu.

24.

Zarząd reprezentuje Spółdzielnię i prowadzi jej sprawy w sądzie i poza sądem bez żadnych ograniczeń. Jednakże kupno, sprzedaż i obciążenie nieruchomości nastąpić może jedynie na podstawie uchwały Rady Nadzorczej.

W stosunku do Spółdzielni Zarząd obowiązany jest w czynnościach swych stosować się do przepisów statutu, jako też do regulaminu, uchwalonego przez Radę Nadzorczą, oraz do uchwał Walnego Zgromadzenia.

O podziale pracy między członków Zarządu stanowi Rada Nadzorcza.

25.

Do oświadczenia woli w imieniu Spółdzielni potrzebne jest współdziałanie przynajmniej dwóch członków Zarządu. Za Spółdzielnię Zarząd podpisuje w ten sposób, że do firmy podpisujący dołączają dwa podpisy.

26.

O wynagrodzeniu członków Zarządu decyduje Rada Nadzorcza, która przez swego prezesa zawiera z nimi umowę służbową.

27.

Rada Nadzorcza może w każdym czasie zawiesić w czynnościach lub odwołać jednego lub wszystkich członków Zarządu i ich zastępców.

28.

Urzędowanie członka Zarządu i jego zastępcy ustaje w razie ogłoszenia mu upadłości oraz w razie utraty przezeń prawa do samodzielnego zarządzenia majątkiem.

29.

Spółdzielnia nie może udzielić prokury.

2. Rada Nadzorcza.

30.

Rada Nadzorcza składa się z pięciu członków, wybranych na 3 lata na Walnem Zgromadzeniu. Co rok ustępuje dwóch członków Rady, a na miejsce ustępujących zostają wybrani nowi członkowie.

W pierwszych dwóch latach rozstrzyga o ustąpieniu losowanie, w następnych upływ okresu, na który poszczególni członkowie zostali wybrani. Członek Rady Nadzorczej nie może być równocześnie urzędnikiem Spółdzielni. Ustępujący członkowie mogą być wybrani ponownie.

31.

Rada Nadzorcza wybiera co roku w razie potrzeby ze swego grona przewodniczącego, jego zastępcę i sekretarza. Przewodniczący lub jego zastępca reprezentuje Radę Nadzorczą na zewnątrz i podpisuje w jej imieniu dołączając do firmy Spółdzielni dodatek „Rada Nadzorcza", a pod tym dodatkiem umieszcza swoje nazwisko.

32.

Do powzięcia uchwał wystarcza obecność 4 członków Rady Nadzorczej.

Uchwały zapadają zwykłą większością głosów, w razie równości głosów rozstrzyga głos przewodniczącego. Protokóły z posiedzeń Rady Nadzorczej podpisuje przewodniczący, sekretarz i przynajmniej jeszcze jeden obecny na posiedzeniu członek Rady Nadzorczej.

Zebranie Rady Nadzorczej zwołuje prezes lub jego zastępca z podaniem porządku obrad, conajmniej w 3 dni przed zebraniem.

33.

Członkowie Zarządu mają prawo i obowiązek uczestnictwa w posiedzeniach Rady Nadzorczej.

Rada Nadzorcza może w wypadkach, w których obecność członków Zarządu na posiedzeniu uważa za niepożądaną, odbyć posiedzenie w ich nieobecności.

34.

O wynagrodzeniu członków Rady Nadzorczej decyduje Walne Zgromadzenie. Członkom Rady Nadzorczej przyznaje się tytułem wynagrodzenia 10% z czystego zysku bilansowo ustalonego.

3. Walne Zgromadzenie.

35.

Prawa przysługujące ogółowi członków w sprawach Spółdzielni, wykonują w drodze uchwał obecni na Walnem Zgromadzeniu członkowie.

Członek może brać udział w Walnem Zgromadzeniu tylko osobiście. Osoby, które nie mogą samodzielnie przystępować do Spółdzielni, biorą udział przez prawnych swych zastępców. Pełnomocnik nie może zastępować więcej jak jednego członka.

Członkowie Spółdzielni nie uczestniczą w głosowaniu, skoro ma zapaść uchwała co do uwolnienia ich od zobowiązań lub odpowiedzialności za wyrządzoną Spółdzielni szkodę, co do oznaczania im wynagrodzenia lub odwołania ich z urzędu, zajmowanego w organach Spółdzielni.

W Walnem Zgromadzeniu ma prawo uczestniczyć z głosem doradczym przedstawiciel Związku Rewizyjnego. Zarząd winien zawiadomić Związek Rewizyjny o zwołaniu Walnego Zgromadzenia na 2 tygodnie przed terminem Walnego Zgromadzenia.

35.

Walne Zgromadzenie zwyczajne zwołuje Rada Nadzorcza raz do roku najpóźniej 2 miesiące po upływie roku obrachunkowego. W razie potrzeby Rada Nadzorcza zwołuje Walne Zgromadzenie Nadzwyczajne. Winna to uczynić na żądanie:

1) Zarządu,
2) Związku Rewizyjnego, do którego Spółdzielnia należy,
3) $^{1}/_{10}$ części ogółu członków, którzy żądanie swoje wyrazili we wniosku przez nich podpisanym i podającym cel zgromadzenia oraz uzasadnienie żądania.

Rada Nadzorcza winna zwołać Walne Zgromadzenie Nadzwyczajne tak, aby mogło się odbyć najpóźniej w 6 tygo-

dni od dnia zażądania. O ile to nie nastąpiło, Walne Zgromadzenie może zwołać Związek Rewizyjny.

37.

O czasie, miejscu i porządku obrad Walnego Zgromadzenia winni być członkowie zawiadomieni przynajmniej na tydzień przed terminem Zgromadzenia przez ogłoszenie w organie Spółdzielni i wywieszenie zawiadomienia w lokalu Spółdzielni i jej oddziałów.

38.

Uchwały na Walnem Zgromadzeniu zapadać mogą jedynie w sprawach objętych porządkiem obrad, przyczem wnioski członków na Walnem Zgromadzeniu winne być przedstawione Zarządowi na piśmie, najpóźniej na 2 tygodnie przed terminem Walnego Zgromadzenia. Walne Zgromadzenie zwołane prawidłowo jest zdolne do uchwał bez względu na ilość obecnych.

39.

Walnemu Zgromadzeniu przewodniczy prezes Rady Nadzorczej lub jego zastępca. Walne Zgromadzenie może wybrać sobie innego przewodniczącego, w razie obecności delegata Związku Rewizyjnego, przewodniczy jednakże delegat, o ile oświadczy, że z prawa tego korzysta.

40.

Uchwały zapadają z reguły zwykłą większością głosów. W razie równości głosów wniosek upada, tylko przy wyborach rozstrzyga w tym wypadku los.

Głosowanie odbywa się przez podnoszenie rąk i przez powstanie z miejsca. Za zgodą wszystkich obecnych jest dozwolona aklamacja. W sprawach osobistych przy wyborach należy na żądanie $^1/_{10}$ obecnych na Walnem Zgromadzeniu członków głosować za pomocą kartek.

41.

Zmiany statutu uchwalić można bezwzględną większością głosów obecnych na Walnem Zgromadzeniu członków, gdy uzyskano na to zgodę Związku Rewizyjnego. W braku tej zgody, potrzebna jest większość $^3/_4$ obecnych na Walnem Zgromadezniu. Zmianę statutu, dotyczącą celu Spółdzielni lub przedmiotu przedsiębiorstwa, podwyższenia udziałów, podwyższenia obowiązkowych wpłat na udział, lub przyspieszenia tychże wpłat, wreszcie podwyższenia odpowiedzialności dodatkowej, uchwalić można tylko większością $^3/_4$ głosów obecnych. Do odwołania członków Rady Nadzorczej przed upływem terminu, na jaki zostali wybrani, wymagana jest większość $^3/_4$ głosów przy udziale conajmniej 50% udziałowców na Walnem gromadzeniu.

42.

Do rozwiązania Spółdzielni, jako też do zmiany par. 52 statutu potrzebna jest zgoda $^3/_4$ członków w obecnych na dwóch kolejno po sobie następujących Zgromadzeniach odbytych conajmniej w odstępie 2 tygodni.

43.

Protokół Walnego Zgromadzenia winien zawierać uchwały na Walnem Zgromadzeniu powzięte, oraz ewentualne sprzeciwy, zgłoszone przeciw tym uchwałom.

Protokóły Walnych Zgromadzeń winny być wpisane do osobnej księgi i podpisane przez przewodniczącego, sekretarza i przynajmniej 3 obecnych na Zgromadzeniu członków.

IV. Rachunkowość, podział zysków i pokrycie strat.

44.

Zarząd winien sporządzić zamknięcie rachunkowe za ubiegły rok obrachunkowy w takim czasie, by mogło ono być przedmiotem uchwały zwyczajnego Walnego Zgromadzenia.

Rok obrachunkowy zaczyna się z dniem 1-go stycznia i kończy się z dniem 31 grudnia.

45.

Umarzanie bilansowej wartości budynku winno wynosić najmniej 1% dla murowanych, a najmniej 5% dla budynków z innego materjału. Umarzanie wartości przedmiotów przeznaczonych dla stałego użytku w przedsiębiorstwie, nie może być niższe, jak 10%.

46.

Do funduszu zasobowego przekazuje się:

1) darowiznę,
2) wpisowe,
3) niepodniesione w ciągu 5 lat kwoty udziałowe byłego członka, dywidendy, zwroty i premje,
4) wszystko, co z odpisanych na straty sum uzyskano,
5) co rok $^1/_{10}$ część czystego zysku, dopóki fundusz zasobowy nie osiągnie wysokości wpłaconych udziałów,
6) zwroty i nadpłaty, przypadające na nieczłonków.

Fundusz zasobowy służy wyłącznie do pokrycia strat bilansowych i nie podlega podziałowi między członków nawet w razie likwidacji Spółdzielni.

47.

Przed zamknięciem rachunków rocznych ustanawia się na skutek uchwał Zarządu oraz Rady Nadzorczej wysokość wzgl. premji na poczynione przez członków zakupy w Spółdzielni wzgl. dokonane do Spółdzielni dostawy w ciągu roku obrachunkowego.

Kwoty wydzielone tytułem zwrotów wzgl. premji dopisuje się członkowi do udziału, o ile udział nie jest wpłacony do pełnej wysokości.

Nadto na skutek zgodnych uchwał Zarządu i Rady Nadzorczej można członkom, mającym udziały swe w zupełności wpłacone, nie wypłacać zwrotów wzgl. części ich gotówką, lecz zużywać je jako wpłatę na dalsze udziały, zadeklarowane w myśl par. 10.

48.

Z czystego zysku Walne Zgromadzenie ustala dywidendę od wpłaconych udziałów, nie wyższą jednak, jak 2% ponad najwyższą stopę dyskontową Banku Polskiego w danym roku obrachunkowym. Dywidendę oblicza się:

a) za cały rok,
b) od pełnych dziesiątek złotych.

Dywidendę wypłaca się w miesiąc po Walnem Zgromadzeniu, na którem bilans przyjęto. Walne Zgromadzenie może z corocznych zysków tworzyć rezerwę specjalną.

49.

Wykazane w zatwierdzonym bilansie straty, pokrywa się przedewszystkiem z funduszu specjalnego, gdy ten nie wystarczy, z funduszu zasobowego, wreszcie z udziałów.

Gdyby fundusze Spółdzielni nie wystarczały do pokrycia strat, Walne Zgromadzenie może uchwalić bezwzględną większością głosów dopłaty w myśl art. 58 Ustawy o Spółdzielniach.

V. Ogłoszenie.

50.

Wszelkie ogłoszenia, nakazane ustawą o Spółdzielniach lub niniejszym statutem winny być umieszczone w „Dzienniku Poznańskim" i w „Poradniku Spółdzielni".

VI. Rozwiązanie (likwidacja) Spółdzielni.

51.

Rozwiązanie Spółdzielni następuje w wypadkach określonych przez Ustawę o Spółdzielniach i w par. 42 niniejszego statutu. Likwidację przeprowadza się wedle przepisu Ustawy o Spółdzielniach. Pozostałą w razie likwidacji po wypłacie wszelkich długów i udziałów członków część majątku Spółdzielni, przekazuje się Związkowi Rewizyjnemu na cele ruchu Spółdzielczego, o ile Walne Zgromadzenie inaczej nie postanowi.

VII. Przynależność do Związku Rewizyjnego.

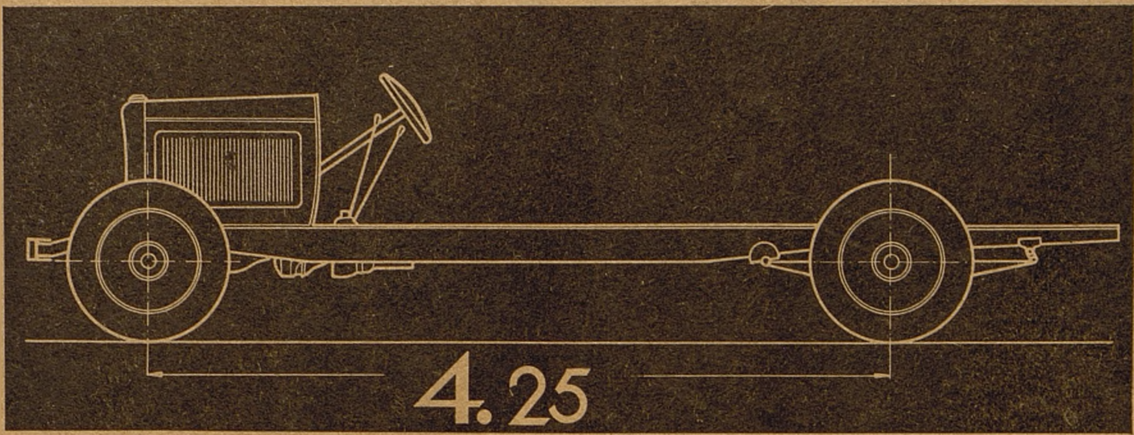
52.

Spółdzielnia przystępuje do Związku Spółdzielni Zarobkowych i Gospodarczych T. z. w Poznaniu.

Druk St. Niemiry Syn i S-ka. Warszawa, Plac Napoleona 4. Tel. 676-40.


LOT
ODPORNA
NA WYSOKĄ KOMPRESJĘ
PRZECIWDZIAŁAJĄCA
STUKANIU
HT
BENZYNA
BŁĘKITNA
PROSPEKTY WYSYŁA
GALICJA S/A LWÓW KOSCIUSZKI 8


Galtol
NAJLEPSZEJ
JAKOŚCI
WSZĘDZIE
DO NABYCIA
HT
OLEJE i SMARY
SAMOCHODOWE
Z RAFINERJI
GALICJA

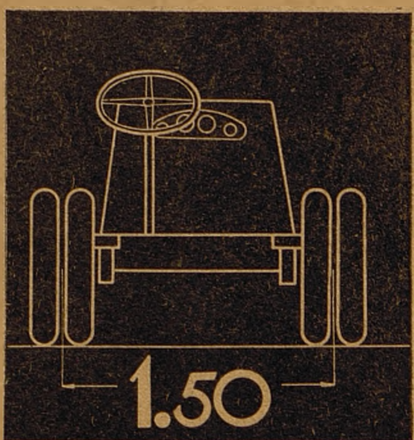


4 m. 25 rozstawu osi posiada

PODWOZIE AUTOBUSOWE

CITROËN

O NOŚNOŚCI BRUTTO 3000 KG.



6-cio cylindrowy elastyczny silnik 45 H. P.

7 poprzeczek wzmacniających.

4 satelitowy dyferencjał.

4 hamulce servomechaniczne.

Hamulec ręczny działający na transmisję.

7 kół z ogumieniem.

Podwozie bogato zaopatrzone w akcesorja

Cena 15.250 złotych.

POLSKIE TOWARZYSTWO SAMOCHODÓW

CITROËN

Warszawa, Czerniakowska Nr. 199, tel. 8-04-07.

Druk St. Niemiry Syn i S-ka, Warszawa, Pl. Napoleona 4. Tel. 676-40.
Pod zarządem Józefa Puchalskiego